

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 10 czerwca 1874.

75.

Rozporządzenie ministra handlu z dnia 10 czerwca 1874, o zaprowadzeniu nowego porządku ruchu na kolejach żelaznych w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych.

Na zasadzie artykułu VIII ustawy z dnia 24 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 4 z roku 1868), wejdzie w moc obowiązującą od dnia 1 lipca 1874 na wszystkich kolejach żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych porządek ruchu poniżej zamieszczony.

Od tego dnia porządek ruchu, rozporządzeniem z dnia 1 lipca 1872 (Dz. u. p. Nr. 90) zaprowadzony, wyjąmuje się z mocy obowiązującej.

Używane obecnie wzory listów przewozowych zatrzymać należy aż do końca grudnia 1874. Natomiast od dnia 1 stycznia 1875 używane być mają jedynie tylko te wzory, które w porządku ruchu, niżej zamieszczonym, są przepisane.

Królewsko-węgierski minister komunikacyi, z którym się w tym względzie porozumiałem, wydaje jednocześnie także rozporządzenie dla kolei żelaznych w krajach korony węgierskiej.

Banhans r. w.

Porządek ruchu

na kolejach żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Zamieszczone poniżej przepisy o przewozie podróżnych, ich rzeczy, zwłok, pojazdów i zwierząt, tudzież towarów wchodzi od 1 lipca 1874 w moc obowiązującą na wszystkich kolejach żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych a jednocześnie także na kolejach żelaznych krajów korony węgierskiej i to tak w obrocie miejscowym i związkowym jak nie mniej w obrocie z kolei na kolej.

Postanowienia szczegółowe rozmaitych zarządów kolei lub związków kolejowych o tyle tylko mają moc obok niniejszego porządku, o ile są wciągnięte w odpowiednie taryfy i o ile nie sprzeciwiają się przepisom niniejszego porządku, lecz go raczej uzupełniają, lub nastroczają publiczności korzystniejsze warunki.

I.

Przepisy powszechne.

§. 1.

Obowiązki osób do służby należących.

Osoby, zostające w służbie na kolejach żelaznych, obowiązane są zachowywać się względem publiczności skromnie i uprzejmie ale sprężysto, jak niemniej, okazywać się usłużnemi w granicach służby.

Osoby te winny pełnić bezpłatnie czynności, porządkiem służbowym przepisane a przyjmowanie od publiczności podarunków za takowe, jest im surowo zabronione.

Osobom w służbie zostającym jest także zabronione palenie tytoniu podczas służbowego stykania się z publicznością.

§. 2.

Prawa służby kolejowej.

Publiczność winna być powolną zarządzeniom służbowym osób w służbie zostających, gdy są w mundurze lub noszą znak służbowy albo są opatrzeni w legitymacyą.

§. 3.

Rozsądzenie sporów.

Spory pomiędzy publicznością a służbą kolejową rozsądza na stacyach naczelnik stacyi, podczas podróży zaś starszy konduktor.

§. 4.

Zanieszenie skarg.

Skargi można zanosić ustnie lub pisemnie do przełożonego służby albo też zapisywać je do księgi zażaleń, znajdującej się na każdej stacyi.

Na wszelkie skargi, zaniesione z wymienieniem nazwiska i miejsca zamieszkania skarżyciela zarząd obowiązany jest odpowiedzieć w najkrótszym czasie. W skargach na służbowego należy wymienić ile możności dokładnie jego nazwisko albo liczbę lub oznakę mundurową.

§. 5.

Wstęp do dworców i na kolej.

Wstęp do dworców i na kolej po za obrębem miejsc, na zawsze lub czasowo dla publiczności otwartych, jest w ogólności wszystkim zabroniony, z wyjątkiem tych osób, które na zasadzie przepisów porządku policyi krajowej są do wstępu upoważnione.

§. 6.

Ograniczenie obowiązku przewozu. Pieniądze.

Przewóz osób, zwierząt i rzeczy wtedy tylko może być odmówionym, jeżeli nadzwyczajne przeszkody lub siła wyższa, stoją na zawadzie albo jeżeli zwykle wozy są niewystarczające.

W zapłacie będą wszędzie przyjmowane pieniądze złote i srebrne, na kolejach sąsiednich kurs prawny mające, z wyłączeniem monety zdawkowej, po kursie przez zarząd kolei oznaczonym i za każdą ekspedycyą zapomocą afisza ogłoszonym, o ile przyjmowanie tych monet nie jest w ogólności prawem zabronione.

II.

Przewóz podróżnych, ich rzeczy, tudzież zwłok, pojazdów i zwierząt żywych.

a) Przewóz podróżnych.

§. 7.

Porządek podróży. Podróże osobne. Czas odjazdu.

Przewóz podróżnych odbywa się podług porządków podróży publicznie ogłoszonych i na każdej stacyi wywieszonych, z których oraz można się dowiedzieć, której klasy wagony jadą z każdym pociągiem.

Podróże osobne odbywać się będą jedynie podług uznania zarządu.

Pociągi odchodzą podług zegarów stacyjnych, znajdujących się w dworcach kolei.

§. 8.

Ceny przewozu.

Ceny przewozu są wymienione w taryfie wywieszonej na każdej stacyi.

§. 9.

Sprzedaż biletów. Odbiór kupionych biletów.

Bilety (karty podróży) na stacyach mniej uczęszczanych, można kupować tylko w przeciągu ostatniej półgodziny; na stacyach bardziej uczęszczanych, w ciągu godziny przed odejściem tego pociągu, którym podróżny chce odjechać a jeżeli czas pomiędzy odejściem dwóch pociągów w tym samym kierunku jeszcze jest krótszy, tylko w ciągu tego czasu. Kto nie kupi biletu wcześniej niż na pięć minut przed odejściem pociągu, nie może domagać się aby mu takowy sprzedano.

Pieniądze za przewóz trzymać należy w pogotowiu, odliczone, aby zmienianiem nie zatrzymywać drugich.

Bilet daje prawo do wagonu odpowiedniej klasy, o ile jeszcze jest miejsce lub przy zmienianiu wagonów wolnem pozostanie. Podróżny, który nie otrzyma miejsca odpowiedniego swojemu biletowi, ani też tymczasowo miejsca w wagonie wyższej klasy, może albo odmienić bilet, biorąc niższą klasę, przyczem zwyżka będzie mu zwrócona, albo zaniechać podróży i żądać zwrotu zapłaconej za przewóz należitości.

Podróżni, przybyli z biletami z innych stacyi mają zawsze pierwszeństwo przed nowo przybywającymi.

Najpóźniej aż do 20 minut przed odejściem pociągu można na stacyi z której ten pociąg odchodzi zamawiać całe przedziały wagonów pierwszej i drugiej klasy płacąc najwięcej za tyle biletów odpowiedniej klasy, ile jest miejsce

w przedziale. Na stacyach pośrednich tylko wtedy można żądać całych przedziałów jeżeli takowe są niezajęte w nadchodzącym pociągu.

Jeżeli podróżny zapłaci za osobny przedział, będzie mu wydany dowód piśmienny. Podróżnemu nie wolno brać do przedziału więcej osób niż zapłacił biletów.

§. 10.

Bilety podróżne i ważność tychże. Ceny zniżone dla dzieci.

Na bilecie są wymienione stacje, z których i do których podróżny udać się zamierza jakoteż należytość za podróż w wagonie tej klasy, którą podróżny chce jechać, jeżeli cena przewozu nie podlega zmianie kursu; nareszcie czas, w którym, lub pociąg, do którego bilet jest ważnym. Czas w którym, lub pociąg do którego bilet jest ważnym, jest na nim wyrażony za pomocą stępla, tak, że kupujący może odrazu przekonać się czy dostał taki bilet jaki mu jest potrzebny.

Wolno jest podróżnemu zsiść podczas jazdy na którejkolwiek stacyi i pojechać tam innym pociągiem, odchodzącym tego samego lub następnego dnia do właściwej stacyi a nie mającym wyższej taryfy. Ci podróżni jednak, jak tylko wysiedą z pociągu, winni przedstawić swój bilet naczelnikowi tej stacyi i żądać znaku przedłużenia jego ważności.

Przypadek taki nie pociąga za sobą przedłużenia terminu wyznaczonego na biletach powrotnych i okrężnych.

Dzieci, mniej niż dziesięć lat mające, jadą po zniżonej cenie.

Jeżeli co do wieku dziecka zachodzi wątpliwość, rozstrzyga ten z urzędników, który pomiędzy obecnymi przy rewizyi jest najwyższym.

Od dzieci na rękach, siedzących współ z rodzicami na miejscu tych ostatnich, nie się nie płaci.

§. 11.

Wymiana kupionych biletów.

Do 10 minut przed odejściem pociągu mogą podróżni wymieniać kupione bilety za bilety wyższej klasy, dopłacając różnicę ceny, jeżeli atoli są jeszcze miejsca w wagonach klas wyższych. W ciągu jazdy jednak, na stacyach pośrednich, nie można żądać przeniesienia do wyższej klasy, jak tylko za dokupieniem takiego biletu do miejsca przeznaczenia, aby cena jego, wraz z ceną biletu poprzednio kupionego, przynajmniej pokryła cenę jazdy wyższą klasą.

Wymiana biletu wyższej klasy już kupionego, za bilet niższej klasy, może mieć miejsce tylko w przypadku w §. 9 wzmiankowanym.

§. 12.

Wyznaczenie miejsca.

Nie wolno sprzedawać miejsc osobnych, wybranych, i takowe nie mogą być naprzód zamawiane.

Służba kolejowa ma prawo a na żądanie podróżnych jest obowiązana miejsca im przeznaczać. Kobiety jadące same, należy umieszczać na żądanie ile możliwości tylko z kobietami w jednym przedziale. W każdym pociągu powinien się znajdować przynajmniej jeden przedział kobiecy drugiej i trzeciej klasy. W wagonach zbudowanych podług systemu amerykańskiego, ten ostatni przepis będzie stosowany ze zmianami, których ten system wymaga.

§. 13.

Wzbronienie przewozu osobom których obecność sprawia drugim przykrość.

Osoby, które dla widocznej choroby, lub z innych przyczyn, towarzyszom podróży sprawiałyby przykrość swoją obecnością, mogą być nieprzyjęte, lub dalsza jazda może im być wzbroniona, jeżeli nie zapłacą osobnego przedziału. W razie nieprzyjęcia, zapłacona należytość za bilet zostanie im zwrócona. Jeżeli dopiero w podróży pokaże się, że podróżny należy do rzędu osób o których mowa, dalszy przewóz zostanie mu wzbroniony od najbliższej stacyi, jeżeli osobnego przedziału nie zapłaci, lub jeżeli takowego nie będzie. Należytość za drogę której jeszcze nie przejechał, zostanie mu zwrócona, tak za bilet, jak i od rzeczy.

§. 14.

Sale do czekania, ekspedycya biletów i pakunków, kontrola biletów.

Sale do czekania otwierać należy najpóźniej na godzinę, ekspedycye biletów i pakunków na stacyach bardziej uczęszczanych, podobnie najpóźniej na godzinę, na stacyach mniej uczęszczanych najmniej na pół godziny przed odejściem każdego pociągu.

Przy wstępie do sali, jakoteż przy wsiadaniu do wagonu, podróżny obowiązany jest pokazać na żądanie bilet kupiony. Zresztą winien zatrzymać przy sobie bilet przez cały czas jazdy, dopóki go nieodbiorą.

Podróżny, jadący bez biletu ważnego, zapłaci za całą przejechaną drogę, dwa razy tyle, ile się zwykle płaci, a jeżeli nie będzie wątpliwie udowodnione, na której stacyi wsiadł, dwa razy tyle, ile przypada za drogę, którą pociąg przejechał, najmniej zaś trzy złote. Jeżeli jednak podróżny, wsiadający do wagonu, powie bez pytania konduktorowi lub starszemu konduktorowi, że nie mógł kupić biletu, ponieważ się spóźnił; zapłaci należytość o 50 ct. podwyższoną, jeżeli w ogóle będzie jeszcze przyjęty, nie mając do tego prawa.

Kto się wzbrania zapłacić natychmiast, jazda może być mu wzbroniona.

§. 15.

Wsiadanie do wagonów.

Na znak wsiadania do wagonów dzwoni się dwa razy odmiennym sposobem.

§. 16.

Spóźnienie się na kolej.

Gdy świstawka parowa lokomotywy da znak odjazdu, nikt więcej do pociągu dopuszczony być nie może. Wszelkie usiłowania zajęcia miejsca i pomaganie do tego w chwili, gdy pociąg rusza, jest zabronione i leża karze.

Podróżny, który się spóźni na kolej, nie ma prawa żądać zwrotu należytości za bilet, ani też żadnego innego wynagrodzenia.

Wolno mu jednak za kupionym biletem pojechać pociągiem, tego samego lub następnego dnia do tej stacyi, do której udać się zamierza, odchodzącym a nie wyższą taryfę mającym, jeżeli bilet przedstawi niezwłocznie naczelnikowi stacyi i zażąda aby tenże opatrzone znakiem ważności jego przedłużającym.

Przypadek taki nie pociąga za sobą przedłużenia terminu wyznaczonego na biletach powrotnych, jakoteż na biletach do podróży okrężnych i rozrywkowych.

§. 17.

Postępowanie na stacjach pośrednich. Otwieranie i zamykanie drzwi od wagonów.

Za przybyciem na stacyą wywołuje się nazwisko tejże, czas przystanku i zmianę wagonów jeżeli ma miejsce. Jak tylko pociąg stanie, natychmiast od strony do wysiadania przeznaczonej otwarte zostaną drzwi od tych wagonów, w których siedzą osoby, do tej stacyi jadące. Drzwi od innych wagonów otwiera się tylko na żądanie.

Kto wysiadając na stacyi pośredniej, nie położy czego na swoim miejscu, winien przyjąć inne miejsce, jeżeli tymczasem kto inny zajął dawne.

§. 18.

Niezwykłe zatrzymanie się pociągu podczas jazdy.

Jeżeliby z powodu nadzwyczajnej przeszkody pociąg po za obrębem stacyi przez czas dłuższy zatrzymać wypadło, podróżni mogą wysiąść tylko wtedy, jeżeli starszy konduktor wyraźnie na to pozwoli. W przypadku takim podróżni winni natychmiast oddalić się od toru kolei ale oraz zająć miejsca na pierwszy znak, dany świstawką parową.

Znak odjazdu daje się trzykrotnie świstawką parową. Kto nie siedzi podczas trzeciego świstnięcia, traci prawo jechania dalej.

§. 19.

O zachowaniu się podczas jazdy przy wsiadaniu i wysiadaniu.

Podczas jazdy nikt nie powinien wychylać się na bok z wagonu, opierać się o drzwi, ani też stawać na siedzeniu.

Okna od strony wiatru powinny być zamknięte skoro tego zażąda choćby tylko jeden z podróżnych.

Podróżnym nie wolno otwierać samowolnie drzwiczek od wagonu dla wsiadania i wysiadania; winni zostawić otwieranie służbie kolejowej, i nie wsiadać ani wysiadać, dopóki pociąg zupełnie się nie zatrzyma.

Podróżni nie powinni zbliżać się do torów kolei i maszyn, i nikt nie powinien wychodzić z dworca kolei inną drogą lecz tylko tą, która jest do tego przeznaczona.

§. 20.

O uszkodzeniu wagonów.

Wynagrodzenie za stłuczenie szyby wymierza się podług taksy. Gdy się to wydarzy, służba kolejowa natychmiast odbiera od winnego kwotę tamże ustanowioną. Winny może jednak zażądać pokazania taksy. Zarząd kolei mocen jest także żądać wynagrodzenia za powalanie wnętrza wagonu, za podarcie firanek itp. i takowe ściągnąć natychmiast od tego, kto zawinił.

§. 21.

Spóźnienie się pociągów. Jazda przerwana.

Spóźniony odjazd lub spóźnione przybycie pociągu nie stanowią tytułu do żadnych roszczeń przeciwko zarządowi kolei.

Jazda, która do skutku nie przyszła lub została przerwana, daje prawo jedynie do żądania zwrotu należytości zapłaconej za drogę nie przyjechaną.

Jeżeli jednak pociąg spóźni się z przyczyn niewywołanych przez wyższą siłę, a w skutek tego pociąg, który na niego czekał, odejdzie; wówczas podróżnemu, który miał bilet do obu pociągów, zwrócona będzie cena podróży tam i napowrót licząc za klasę, którą jechał w pierwszej podróży, jeżeli udowodni, że odjechał najbliższym pociągiem wracającym do stacyi pierwotnej.

Z roszczeniami swemi powinien jednak podróżny zgłosić się do naczelnika stacyi i pokazać mu swój bilet, jak tylko nadejdzie pociąg, który się spóźnił. Naczelnik tej stacyi udzielić ma naczelnikowi stacyi pierwotnej poświadczenie na piśmie co do czasu powrotu.

Jeżeli wypadki nawałowe lub inne przeszkody przerwą komunikacyą w którym punkcie kolei, należy postarać się ile możności, aby podróżni innemi okazjami aż do miejsca, gdzie kolej nie jest popsuta, byli przewożeni, dopóki dla każdego z osobna przypadku nie będzie co potrzeba zarządzone. Podróżni jednak nie mogą żądać, aby ich sama kolej żelazna przewoziła innemi okazjami za tę należytość, którą zapłacili za jazdę koleją.

O przerwach ruchu i spóźnieniach pociągów zawiadomić należy niezwłocznie publiczność na stacyach wywieszeniem ogłoszenia w miejscu dostępnem.

§. 22.

Branie ze sobą psów itd. Palenie tytoniu. Branie ze sobą przedmiotów zapalnych.

Do wagonu osobowego nie wolno brać ze sobą ani psów ani żadnych innych zwierząt. Wyjątek stanowią tylko małe pieski, trzymane na rękach, jeżeli inne osoby, w tym samym przedziale siedzące, temu się nie sprzeciwiają.

Tytuń wolno palić w wagonach wszystkich klas; atoli w wagonach I klasy tylko za zezwoleniem wszystkich w tym samym przedziale siedzących, jeżeli w tym pociągu nie ma osobnego przedziału tej klasy dla palących. W każdym pociągu osobowym powinny się znajdować przedziały dla niepalących w drugiej a jeżeli to jest możebne i w trzeciej klasie. Fajki powinny być zaopatrzone w przykrywki.

Przedmiotów zapalnych, jakoteż wszelkich pakunków, zawierających płyny i inne przedmioty, które w jakikolwiek sposób mogą zrządzić szkodę, w szczególności zaś strzelb nabitych, prochu, preparatów łatwo zapalnych i innych rzeczy, podobne własności mających, nie wolno brać ze sobą do wagonu osobowego. Służba kolejowa ma prawo przekonać się dostatecznie pod tym względem. Kto wykroczy przeciw temu zakazowi, odpowiada za wszelką szkodę zrządzoną na cudzym pakunku i wszelką inną z tego powstającą szkodę a oprócz tego ulegnie karze, przepisanej porządkiem policyi kolejowej.

Strzelcom i osobom w służbie publicznej zostającym wolno jednak mieć przy sobie podręczny zapas amunicyi.

Strzelbę wziętą do wagonu należy trzymać lufą w górę.

§. 23.

Wzbronienie jazdy osobom pijanym i stawiającym opór.

Kto nie zachowuje przepisanego porządku, kto się nie stosuje do zarządzeń służby kolejowej, lub zachowuje się nieprzyzwoicie, temu przyjęcie i dalsza podróż może być wzbroniona bez zwrotu należytości, za podróż zapłaconej. Szczególnie osoby pijane nie mogą być przyjmowane ani nawet do sal dopuszczane i powinny być oddalone jeżeliby weszły niepostrzeżone.

Jeżeli wydalenie nastąpi w ciągu podróży, albo jeżeli osoby te zostaną nie przyjęte już po oddaniu pakunku do ekspedycyi, nie mogą żądać, aby pakunek był im wydany gdzieindziej, jak na tej stacyi, do której był wykspedyowany.

b) Przewóz pakunków podróжных.

§. 24.

Definicja pakunku podróжного.

Jako pakunek podróжный będzie przewożone zwyczajnie tylko to, co podróжный bierze ze sobą na własną w podróży potrzebę i na potrzebę osób sobie towarzyszących, mianowicie kufry, tłumoki i torby, pudełka na kapelusze, małe paczki i tym podobnie; większe paki kupieckie, beczki, tudzież inne przedmioty które nie mogą być zaliczone do rzeczy w podróż potrzebnych, mogą być dopuszczone tylko wyjątkowo. Przedmiotów, których nie można przesyłać jako fracht nie można także oddawać jako pakunek podróжный.

§. 25.

Sposób zapakowania, usunięcie dawnych znaków pocztowych i kolejowych.

Rzeczy podróжные, nie zapakowane bezpiecznie i trwale, mogą być nie przyjęte. Dawne znaki pocztowe i kolejowe trzeba pousuwać z pakunków. Jeżeli

tego nie uczyniono i w skutek tego pakunek dostanie się nie w swoje miejsce, kolej nie odpowiada za szkodę ztąd powstałą.

§. 26.

Oddawanie pakunku na kolej.

Nie można domagać się aby pakunek, który oddano do ekspedycyi pakunków, z pokazaniem biletu jazdy. później, niż na 15 minut przed odejściem pociągu, był wysłany razem z odjeżdżającą osobą.

Jeżeli wyjątkowo, w przypadkach nagłych, pakunek będzie wzięty bez czynności ekspedycyjnej, z zastrzeżeniem dokonania tej czynności później, takowy aż do dokonania czynności ekspedycyjnej nie będzie uważany za oddany do przewozu.

Toż samo tyczy się przyjmowania pakunków podróżnych na przystankach.

Należytość od pakunków podróżnych opłacić należy natychmiast, w przeciwnym bowiem razie pakunek nie będzie posłany.

§. 27.

O pakunku ręcznym.

Podróżni mogą wziąć z sobą do wagonu przedmioty małe, łatwo przenośne, jeżeli to nie sprawia przykrości innym jadącym i o ile przepisy cłowe i podatkowe na to pozwalają. Na pakunki wzięte do wagonu nie daje się żadnych rewersów; podróżny sam ich pilnować powinien.

Na tych samych zasadach podróżni IV klasy mogą za zezwoleniem naczelnika stacyi wziąć z sobą do wagonu narzędzia, tornistry, pakunki w koszykach, workach, torbach itd. tudzież inne przedmioty, które można unieść idąc pieszo.

§. 28.

Rwers na pakunek i wydanie pakunku.

Podróżny, oddający pakunek, przyczem można od niego zażądać, aby pokazał bilet, otrzyma rewers. Osobie rewers posiadającej, której prawowitości zarząd kolei nie jest obowiązany dochodzić, pakunek będzie wydany tylko za zwrotem tego rewersu, co też uwalnia administracyą kolei od wszelkich dalszych roszczeń.

W miejscu przeznaczenia, za przybyciem pociągu, na który pakunek był do przewiezienia oddany, posiadacz rewersu ma prawo żądać w tamtejszej ekspedycyi pakunków, aby mu wydano natychmiast jego pakunek, jak tylko upłynie czas potrzebny do wyładowania i wydania podług przepisu, jak nie mniej do czynności podatkowej, jeżeli miała miejsce. Jeżeli podróżny nie chce czekać, aby mu pakunek zaraz wydano, może w ciągu 24 godzin po przybyciu odebrać go z ekspedycyi pakunków za zwrotem rewersu lub przysłać po niego. Jeżeli pakunku w ciągu 24 godzin nie odebrano, trzeba opłacić przepisane składowe.

Jeżeli rewers zginie, zarząd kolei jest obowiązany wydać pakunek dopiero wtedy, gdy prawo odbioru będzie zupełnie udowodnione; wyda go za pokwitowaniem a według okoliczności za kaucyą.

Pakunek powinien być wydany zwyczajnie tylko w tej stacyi, do której był oddany. O ile jednak czas i okoliczności, tudzież przepisy cłowe i podatkowe pozwolą, pakunek może być na żądanie podróżnego wydany nawet przed tą stacyą, do której był przeznaczony. Odbierając pakunek w takim przypadku, podróżny powinien zwrócić rewers i pokazać bilet.

§. 29.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za pakunek podróżny.

Od chwili doręczenia rewersu, kolej żelazna jest odpowiedzialną za wydanie pakunków podróżnych jak należy i bez żadnego uszczerbku, a to w ogólności podług warunków i umów w dziale III. (Przewóz towarów) zawartych, o ile takowe dadzą się zastosować do przewozu pakunków podróżnych, w szczególności zaś podług następujących zasad:

- a) jeżeli podróżny nie deklaruje wyższej wartości, natenczas w przypadku zginięcia lub uszkodzenia będzie wynagrodzona szkoda rzeczywiście poniesiona; nie można jednak żądać wyższego wynagrodzenia nad sześć złotych srebrem za każdy kilogram po straceniu wagi tego, co nie zostało uszkodzonym, jeżeli idzie tu tylko o pakunek uszkodzony;
- b) jeżeli podróżny deklaruje wyższą wartość, natenczas razem z frachtem od pakunku winien zapłacić dodatek do frachtu, który wynosi najmniej 10 ent. za każde, chociażby tylko zaczęte 150 kilometrów, które pakunek ma przebiec od stacyi podawczej do stacyi przeznaczenia, a nie może przenosić 2 od tysiąca całej deklarowanej sumy.

Deklaracya wartości wtedy tylko ma skutek prawny, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zapisała ją w rewersie;

- c) zarząd kolei przestaje zupełnie być odpowiedzialnym za pakunek podróżny, jeżeli w przeciągu ośmiu dni od przybycia pociągu na miejsce przeznaczenia (§. 28) nie zgłoszono się po niego.

Podróżny, któremu pakunek nie będzie wydany, może żądać, ażeby ekspedycya pakunków poświadczyła mu w rewersie dzień i godzinę zgłoszenia się po pakunek.

Za zginięcie i uszkodzenie pakunku, którego podróżny do przewiezienia nie oddał, to jest za zginięcie i uszkodzenie przedmiotów, wziętych ze sobą do wagonu (§§. 26, 27), kolej odpowiada tylko wtedy, jeżeli będzie udowodnionem, że szkoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

§. 30.

Pakunki zaginione.

Pakunki dopiero wtenczas uważane będą za zaginione, jeżeli się nie znajdą do trzech dni po przybyciu do miejsca przeznaczenia pasażera, tego pociągu, na który były oddane, i dopiero wtedy podróżny ma prawo żądać, aby mu wypłacono sumę, zagwarantowaną podług §. 29, w skutek czego ustają wszelkie dalsze roszczenia.

Gdyby zaginiony pakunek później się znalazł, zawiadomić o tem należy podróżnego, jeżeli tylko miejsce jego pobytu jest wiadome, chociażby otrzymał

wynagrodzenie, a ten w przeciągu czterech tygodni po otrzymaniu zawiadomienia, może żądać, aby pakunek za zwrotem wynagrodzenia, które mu dano, został mu wydany i to albo w miejscu przeznaczenia albo, bez opłaty frachtowego, w stacyi podawczej, podług życzenia oddawcy.

§. 31.

Odpowiedzialność kolei za uchybienie terminu dostawienia pakunku.

Pod względem odpowiedzialności kolei za spóźnione dostawienie pakunku (§. 28), będą stosowane następujące przepisy:

1. Szkoda, spóźnionem dostawieniem pakunku zrzadzona, jeżeli w ogóle nastąpi i jest udowodniona, uprawnia do żądania wynagrodzenia, które będzie liczone po 10 centów za każdy kilogram niedostawionego pakunku i za każdy zaczynający się dzień, aż do dnia, od którego pakunek ma być uważany za zginiony (§. 30). Jeżeli podróżny na wypadek spóźnionego dostawienia pakunku chce zabezpieczyć sobie wynagrodzenie, odpowiadające wysokości stopnia, w jakim mu zależy na wczesnem onego dostawieniu, winien oświadczyć to w ekspedycyi pakunków najmniej na pół godziny przed odejściem pociągu, którym pakunek ma i według przepisów ruchu może odejść. Oświadczenie to ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya zanotowała je w rewersie. Należytość za to przypadająca, nie może przenosić za każde zaczynające się 150 kilogramów, które pakunek ma przebiec od stacyi podawczej do miejsca przeznaczenia, 2 od tysiąca sumy zabezpieczyć się mającej, ani też wynosić mniej, niż 50 cent., z zaokrągleniem ilości centów na całe centy. Natomiast kolej żelazna, w razie spóźnionego dostawienia pakunku, zapłaci podróżnemu tytułem wynagrodzenia taką kwotę, jaka w granicach sumy deklarowanej będzie udowodniona.

2. Jeżeli kolej żelazna udowodni, że nie mogła dostawy pakunku przyspieszyć pomimo należytych starań do jakich porządnę przedsiębiorstwo przewozu jest obowiązane, przestaje być odpowiedzialną za szkodę zrzadzoną uchybieniem terminu dostawienia.

§. 32.

Posługacze.

Jeżeli na stacyi znajdują się posługacze, podróżny może ich użyć, do odniesienia pakunku z lokalów ekspedycyi lub do przyniesienia tamże, zarząd jednak odpowiada za pakunki dopiero od chwili, gdy je odbierze. Posługacze noszą dla odróżnienia oznaki służbowe i są zaopatrzeni w drukowane upoważnienie, tudzież drukowaną taryfę należytości, co wszystko podczas służby powinni mieć przy sobie i na żądanie pokazać. Odbierając zaś rewers na pakunek powinni dać markę zaopatrzoną numerem posługacza.

Na większych stacyach zaprowadzone być powinny takie urządzenia, ażeby podróżny mógł oddać swój pakunek do tymczasowego przechowania służącemu kolejowemu (odźwiernemu) za stałą opłatą, bez odpowiedzialności zarządu.

§. 33.

O przedmiotach zostawionych.

Wszelkie przedmioty, w obrębie zarządu kolei, albo w wagonach zostawione, a zarządowi kolei oddane, będą zachowywane najmniej przez 3 miesiące.

Dopiero po upływie tego terminu postąpi się z niemi stósownie do przepisów na każdej kolei w tym względzie istniejących.

Przedmioty ulegające zepsuciu mogą być jak najkorzystniej sprzedane, skoro powstanie obawa, że się zepsują, pieniądze zaś będą w tym przypadku zachowane do dyspozycyi uprawnionych, póki termin ustanowiony nie upłynie.

Zresztą takie znalezione przedmioty ulegają postępowaniu według ogólnych przepisów prawnych, w tym względzie obowiązujących.

c) Przewóz zwłok.

§. 34.

Warunki przewozu.

Transport zwłok trzeba zapowiedzieć naprzód, jeżeli mają być oddane w stacyi wyjścia pociągu, najmniej na sześć, jeżeli w stacyach pośrednich, najmniej na dwanaście godzin.

Zwłoki powinny być szczelnie zamknięte w trumnie, umieszczonej następnie w skrzyni drewnianej. Można także przewieźć zwłoki na karawanie.

Zwłokom winien towarzyszyć dozorca, obowiązany zaopatrzyć się w bilet.

Przy oddaniu zwłok trzeba przedstawić passport ciała podług przepisów sporządzony, który kolej żelazna odbierze i zwróci dopiero przy wydaniu zwłok. Należytość za przewóz, według taryfy przypadającą, należy opłacić przy oddaniu.

Kto pod fałszywą deklaracją zwłoki do przewozu oddaje, winien nie tylko uzupełnić fracht uszczuplony, od stacyi podawczej aż do miejsca przeznaczenia, ale nadto zapłaci karę, w kwocie równej należytości frachtowej cztery razy wziętej.

Zwłoki potrzeba odebrać w przeciagu sześciu godzin po przybyciu pociągu do miejsca przeznaczenia, w przeciwnym bowiem razie zostaną pogrzebane według rozporządzenia miejscowej zwierzchności.

d) Przewóz karet i innych pojazdów.

§. 35.

Odbiór i przewóz. Czas oddania na kolej.

Karety i inne pojazdy przyjmuje się do przewozu tylko na tych stacyach i tylko do tych stacyj, które do ich przyjmowania są wyznaczone. Trzeba je zapowiedzieć na dwie godziny przed odejściem pociągu, a najpóźniej na godzinę przed odejściem oddać do ekspedycyi. Na stacyach pośrednich wysłanie pojazdu pociągiem wskazanym wtedy tylko jest pewnem, jeżeli posyłka była zapowiedziana na 24 godzin przed jego odejściem.

Kolej żelazna nie jest obowiązana posyłać karet i innych pojazdów pociągami pospiesznymi i pociągami dla posyłek pospiesznych.

Podczas jazdy podróżni nie mogą zostawać w swoich ekwipażach.

§. 36.

Wydanie.

Kareta lub pojazd, gdy stanie w miejscu przeznaczenia, będą wydane za zwrotem kwitu jeżeli był udzielony i powinny być odebrane najpóźniej w prze-

ciągu dwóch godzin, jeżeli stanął na miejscu przed 6 godziną wieczór. Jeżeli zaś pociąg przybył do miejsca przeznaczenia później, termin ten liczy się dopiero od 6 godziny rannej dnia następnego. W przeciwnym razie zarząd kolei mocen jest żądać opłaty składowego, obliczonego za każdą godzinę.

§. 37.

Zostawienie pakunku podróznego w ekwipażu.

Dozorcom karek i pojazdów wolno jest zostawić w tychże pakunek podrózny (§. 24) o ile na to pozwolą przepisy cłowe i podatkowe (ob. §. 38).

§. 38.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za pojazdy.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną za przewiezione karety i pojazdy stósownie do warunków i umów dotyczących się przewozu towarów, o ile takowe mogą się odnosić do tego przedmiotu. Nie jest jednak odpowiedzialna za szkodę, wynikłą z niebezpieczeństwa, do zapobieżenia któremu służy dozór, przez nią przepisany lub przez odsyłającego dobrowolnie na siebie wzięty.

Zastrzega się tutaj, że przy dochodzeniu roszczeń do wynagrodzenia za zginięcie lub uszkodzenie, wartość, według istniejących przepisów prawnych za podstawę do obliczenia szkody służyć mająca, nie może przewyższać wartości przez oddawcę deklarowanej.

Taka deklaracya wartości może się dotyczyć tylko karety lub pojazdu a nie przedmiotów znajdujących się w tychże (§. 37).

Co się dotyczy tych ostatnich, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę, wynikłą z niebezpieczeństwa, której zapobieżenie jest rzeczą dozorey, za szkody innego rodzaju tylko wtedy, jeżeli będzie udowodnione, że szkoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

Jeżeli wartość jest deklarowana, cena przewozu karety lub pojazdu w taryfie podana, będzie o pewną kwotę podwyższona. Ta kwota nie może wynosić za każde zaczęte 150 kilogramów całej drogi więcej jak 1 od tysiąca całkowitej sumy od każdego pojazdu deklarowanej a najmniej 5 ent. z zaokrągleniem kwoty zapłacić się mającej na całe centy. Jeżeli wartość nie jest deklarowana, przyjmuje się za zasadę, że wartość każdego pojazdu razem z przedmiotami w nim się znajdującymi, według przepisów prawnych obliczyć i wynagrodzić się mająca, ani w przypadku zaginięcia ani w przypadku uszkodzenia nie może przenosić 450 zł. srebrem.

Deklarowanie wartości nad 450 złotych jeżeli pojazd jest posłany z dozorcą, ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zanotowała tę sumę w rewersie transportowym; deklarowanie wyższej wartości, jeżeli pojazd jest wysłany bez dozorey, ma miejsce według przepisów dotyczących się towarów frachtowych (§. 68).

§. 39.

Czas dostawienia.

Karety i inne pojazdy, posyłane z dozorcą pociągami osobowymi, idą aż do miejsca przeznaczenia tym pociągiem, na który zostały oddane; jeżeli zaś

w drodze muszą być przeniesione na inny pociąg, nadejdą dopiero następującym pociągiem osobowym.

Dla wszystkich innych karet i pojazdów czas dostawienia jest taki sam, jak dla zwykłych towarów.

Odpowiedzialność za szkodę zrządzoną spóźnionem dostawieniem rozciąga się zwyczajnie nie dalej, jak na zapłacenie najwięcej 15 złotych za każdy zaczęty dzień opóźnienia i od każdego niedostawionego pojazdu. Deklaracya wysokości stopnia, w jakim komuś zależy na wczesnem dostawieniu karet i innych pojazdów posyłanych z dozorcą ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ekspedycya stacyi podawczej zanotowała to w rewersie transportowym; jeżeli ekwipaż ma odejść bez dozorecy, deklaracyą robi się podług przepisów, dotyczących się towarów frachtowych.

W obudwu przypadkach będzie pobierany dodatek do frachtu, który od każdych 7·5 kilometrów i od każdych zaczętych 30 złotych całej deklarowanej sumy nie może wynosić więcej niż $\frac{1}{4}$ ent. z zaokrągleniem ilości centów na całe centy, ani mniej niż 15 centów.

e) Przewóz żywych zwierząt.

§. 40.

0 przyjmowaniu. 0 ładowaniu i wyładowaniu. 0 nieprzyjmowaniu zwierząt chorych i dzikich.

Żywe zwierzęta przyjmuje się tylko na tych i tylko do tych stacyj, które są przeznaczone do ich przyjmowania. Odsyłający i odbierający winien sam zwierzęta umieścić w wagonie i z niego wyprowadzić, posiadać wiązadła do przymocowania zwierząt, przywiązać je lub kazać przywiązać i nadto przekonać się osobiście o bezpiecznem przymocowaniu zwierząt.

Zwierzęta chore nie będą przyjmowane do przewiezienia. Nieprzyjmowanie zwierząt mogących roznosić zarazę, zależy od przepisów zdrowotnych w tej mierze obowiązujących.

Do przewożenia zwierząt dzikich kolej żelazna nie jest obowiązana.

Zarząd kolei ma prawo żądać, aby innym zwierzętom żywym, koleją przewożonym, towarzyszyli dozorczy. Dozorcy ci, jeżeli naczelnik stacyi nie dozwoli wyjątku, zajmą miejsce w tych wagonach w których się znajduje ich bydło, i będą go pilnować podczas przewozu. Do zwierząt małych, zwłaszcza do drobiu, jeżeli jest umieszczony w kojcach przenośnych, należyście zamkniętych (klatki obszerne z otworami dla przystępu powietrza) nie potrzeba dozorców.

§. 41.

0 przewozie psów.

Psy przewozi się w osobnem zamknięciu.

Należytość za przewóz psa płaci się przy oddaniu go, przy czem dostaje się rewers, za zwrotem którego po przybyciu na miejsce pies zostaje wydany. Zarząd kolei nie jest obowiązany trzymać psów nie odebranych natychmiast po odstawieniu ich na stacyą. Przepisy te tyczą się jednak tylko tych psów, które towarzyszą podróżnym w pociągach osobowych, w innych przypadkach przewóz psów odbywa się według przepisów ogólnych §§. 40 i 43.

§. 42.

Przewóz koni.

Któremi pociągami i w jakiej ilości konie mogą być przewożone, to zależy od zarządu kolei żelaznej.

Konie, mające być umieszczonemi w wagonach, powinny przynajmniej na godzinę przed odejściem pociągów stać w pogotowiu. Jeżeli pociąg odchodzi w nocy, lub przed 7 godziną z rana, trzeba zapowiedzieć konie przed 8 godziną wieczór.

Przewóz ze stacyi pośrednich jest tylko wtedy niewątpliwym, jeżeli przesyłający porozumie się poprzednio z naczelnikiem stacyi.

Konie odstawione koleją na miejsce przeznaczenia będą wydane za zwrotem rewersu, jeżeli był udzielony, powinny zaś być wyprowadzone najpóźniej w godzinę po przybyciu na dworzec kolei.

Po upływie tego czasu, zarząd kolei ma prawo żądać opłaty za czas stania koni, chociażby stały na otwartem miejscu w dworcu kolei.

Należytość za przewóz koni płaci się na stacyi podawczej.

§. 43.

Przewóz innych zwierząt.

Ilość innych zwierząt, jednocześnie z odjazdem podróżnego przewieźć się mających, tudzież pociągi, któremi mają być przesłane, wyznacza kolej żelazna. Mianowicie jednocześnie wysłanie kilku sztuk zależy od tego, czy jest miejsce stosowne, nie może więc być napróżd zapewnionem.

Należytość za przewóz płaci się na stacyi podawczej.

W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim, oddawca, jeżeli chce, może przekazać odbiorcy wypłatę należytości za przewóz, oddając zwierzęta za listem frachtowym.

Zwierzęta trzeba dostawić na dworzec kolei na dwie godziny przed odejściem pociągu i, jeżeli pociąg odchodzi w nocy, lub przed 7 godziną z rana, zapowiedzieć je przed 8 godziną wieczór. Zwierzęta odstawione na miejsce przeznaczenia będą wydane za zwrotem rewersu; trzeba je zaś wyprowadzić z wagonu i zabrać najpóźniej w dwie godziny po ich odstawieniu na dworzec kolei. Po upływie tego czasu kolej żelazna ma prawo dać bydło na utrzymanie, na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego, albo żądać opłaty za czas stania, jeżeli bydło w dworcu kolei zatrzymuje dłużej.

§. 44.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za zwierzęta.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za zginięcie i uszkodzenie psów, koni i innych żywych zwierząt do przewiezienia przyjętych, zależy od warunków umowy, zawartych w dziale III traktującym o przewozie towarów, o ile takowe dadzą się zastosować do przewozu zwierząt.

Kolej żelazna nie odpowiada jednak za szkodę, wynikłą z szczególnego niebezpieczeństwa, jakie zwierzętom koleją transportowanym konieczne zagrażać musi; mianowicie zaś nie daje wynagrodzenia za stratę lub uszkodzenie w skutek wyskoczenia, upadnięcia, uderzenia, uduszenia lub z innych przyczyn przy wprowadzaniu, wyprowadzaniu, podczas przewozu lub pobytu

w dworcu kolei. Nie odpowiada także za szkodę wynikłą z niebezpieczeństwa do zapobieżenia któremu służy żądany (§. 40) dozorca. Tu należą wszelkie niebezpieczeństwa, których przyczyną nie było uszkodzenie wagonu do przewozu użytego, za które kolej jest odpowiedzialną, mianowicie zaś niebezpieczeństwa, którym można było zapobiedz przez należyty dozór, pilnowanie i paszenie zwierząt podczas przewozu.

Jeżeli okoliczności wymagają wynagrodzenia szkody, najwyższe wynagrodzenie, w przypadkach tak utraty jak i uszkodzenia, stanowi wartość deklarowana, albo też, jeżeli nie była deklarowana, jedna z następujących kwot:

za konia	225	zł.	srebrem
„ woła karmnego	105	„	„
„ sztukę rogacizny	75	„	„
„ cielę	9	„	„
„ świnię karmną	30	„	„
„ „ chudą	12	„	„
„ prosię	3	„	„
„ owcę lub kozę	6	„	„
„ psa	3	„	„
„ inne zwierzęta od 100 kilogr.	30	„	„

Jeżeli wartość jest deklarowana, natenczas oprócz ceny przewozu taryfą przepisanego, pobierany będzie dodatek, który za każde zaczęte 150 kilometrów całej drogi nie może wynosić więcej jak 1 od tysiąca całkowitej deklarowanej sumy, a najmniej 5 centów, z zaokrągleniem kwoty zapłacić się mającej, na całe centy.

Deklaracja wyższej wartości ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ją albo przesyłający (w takich przypadkach gdy się oddaje za listem frachtowym) literami wypisze na tej stronie listu frachtowego, na której jest adres w miejscu do tego przeznaczonem, albo jeżeli ją ekspedycya stacyi podawczej zanotuje w rewersie transportowym.

§. 45.

Czas dostawienia.

Czas dostawienia jest taki sam, jak dla przesyłek pospiesznych lub zwykłych towarów, według tego czy się posyła pociągami osobowymi, czyli też towarowymi i oblicza się według przepisów zawartych w dziale III podług których oceniają się także skutki opóźnionego dostawienia.

Konie i psy, przewiezione pociągami osobowymi można jednak odbierać w czasie, który w §. 28 ustęp 2 jest wyznaczony dla pakunków. Deklaracja, w jak wysokim stopniu zależy komu na wczesnem dostawieniu, ma skutek prawny tylko wtedy, jeżeli ją albo przesyłający (w takich przypadkach, gdy się posyła za listem frachtowym) wypisze literami na tej stronie listu frachtowego, na której jest adres, w miejscu do tego przeznaczonem, albo jeżeli ją ekspedycya stacyi podawczej zanotuje w rewersie transportowym.

W obydwu przypadkach pobiera się dodatek do frachtu, który nie może wynosić więcej nad $\frac{1}{10}$ centa za każde 7·5 kilometrów i za każde zaczęte 30 zł. całej deklarowanej sumy z zaokrągleniem na całe centy, ani mniej niż 15 centów.

III.

Przewóz towarów.

§. 46.

Przyjmowanie towarów.

Towary przewozi się ze wszystkich i do wszystkich stacyj do przewozu towarów urządzonych, tak, że nawet wtedy, gdy towary mają przejść z jednej kolei na drugą, nie potrzeba pośredniego adresu.

§. 47.

Przyjmowanie towarów.

Kolej żelazna nie jest obowiązana przyjmować do przewozu towarów nieopakowanych według przepisów lub wcale nieopakowanych, jeżeli natura towaru wymaga opakowania dla zapobieżenia utracie lub uszkodzeniu podczas przewozu. Towar taki można wyjątkowo przyjąć do przewozu, jeżeli odsyłający złoży deklaracją, na liście frachtowym powtórzyć się mającą, a własnoręcznym jego podpisem opatrzoną, jako przyznaje, że opakowania nie ma, lub jest niedostateczne. W deklaracji tej każdą z osobna pakę wyszczególnić i opisać należy.

Osnowa deklaracji, którą odsyłający składa, jeżeli opakowania nie ma, lub jest niedostateczne, przepisana jest formularzem (porównaj dodatek A), który w ekspedycjach będzie na podoręczu.

Oznaczenia zewnętrzne pak pojedynczych dać należy starannie i wyraźnie i takowe powinny ściśle zgadzać się z listem frachtowym (porów. §. 50 Nr. 3).

Kolej żelazna ma także prawo żądać, aby posyłający na towarach trwale oznaczenie stacji do której są przeznaczone, umieścić, o ile rodzaj towaru nie sprawia w tej mierze szczególnej trudności.

§. 48.

Przedmioty, których przewóz jest wzbroniony lub tylko warunkowo dozwolony.

Kto pod fałszywą lub niedokładną deklaracją oddaje do przewiezienia kolejną przedmioty, których przewóz jest wzbroniony, lub tylko pod pewnymi warunkami dozwolony, płaci prócz kar, przepisami policyjnymi lub kodeksem karnym ustanowionych, chociażby szkoda nie powstała, karę konwencyonalną, w kwocie sześciu złotych za każdy kilogram takiej posyłki, podpadając takowej już za samo oddanie a oprócz tego odpowiada za wszelką zrządzoną szkodę. Karę konwencyonalną można ściągnąć podług okoliczności albo od posyłającego albo od odbiorcy towaru.

I. Przedmioty których przewóz jest wzbroniony.

1. Wszelkie takie towary, które z powodu swego ciężaru, lub objętości, kształtu lub innych przymiotów nie odpowiadają urządzeniom i sposobowi używania kolei, aby mogły być przewiezione.

2. Wszelkie przedmioty przymusowi pocztowemu ulegające, jak dokumenta, drogie kamienie, perły prawdziwe i kosztowności.

3. Wszelkie przedmioty palne lub wybuchające np. proch ruszniczy, bawełna rusznicza, lonty (z wyjątkiem wymienionych pod II A. 6), strzelby nabite,

pioruniany srebra, rtęci i złota, wyroby pirotechniczne, papier tak zwany düppelski, nitrogliceryna (glonoin), sole pikrinowe (żółcień pikrinowy, żółcień anilinowy itd.), koks sodowy, wytwory nitroglicerynowe (dynamit) i wszelkie te w których mieszaninę wchodzi fosfor jako główna część składowa, tudzież podpałki (amorcees).

W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim artykuły: proch rusznicy, bawełna rusznicza, wyroby pirotechniczne, wytwory nitroglicerynowe (dynamit itd.) będą przyjmowane do przewozu warunkowo (porów. dodat. do II A).

II. Przedmioty których przewóz jest dozwolony warunkowo.

A.

1. Eter, nafta, wyskok eterowy (białe krople czyli Anodyna), kleina (kolodium), dwusiarek węglowy, wyskok metylowy surowy i oczyszczony, wyskok pospolity i okowita.

2. Wapień zielony.

3. Chloran potasowy i kwas pikrinowy czysty.

4. Kwasy mineralne wszelkiego rodzaju i osady z olearni, ług z sody żrącej, z węglanu sodowego i potażu żrącego, jakoteż naczynia, w których takowe są przesyłane, tudzież pokosty, barwidła pokostowe, soki barwnicze, oleje i olejki, wyskoki i ciecze wysokowe pod Nr. 1 nie przytoczone, a przesyłane w baniach, tudzież brom.

5. Olejek terpentynowy, olejek smolny, olej kopalinny, kamfina, fotogien, pinolina, benzina, ligroina, olej do smarowania i podobne ciała, tudzież naczynia, w których się takowe przewozi; wszelkie oleje cuchnące, jakoteż amoniak żrący płynny.

6. Zapalki (licząc do tego stoczki, zapalające się od potarcia i żagiew zapalająca się tym samym sposobem), lonty niezawodzące, jeżeli takowe składają się z rurki cienkiej a mocnej, zawierającej w sobie stosunkowo małą ilość prochu ruszniczego. Masa Buchera do gaszenia ognia w puszkach blaszanych.

7. Fosfor.

8. Wełna i odpadki wełny, szczątki sukna, odpadki z przędzy, bawełniane i z przędzy bawełnianej, len, konopie, kłaki, szmaty i tym podobne przedmioty jeżeli są natłuszczone, tudzież wełna z wyrobów zużytych pochodząca, Mungo lub Schoddy, cienkie sznurki do warsztatu tkackiego (Weber- oder Harnischlitzen, Geschirrlitzen).

9. Olej skalny surowy i oczyszczony, także eter skalny (nafta) jak nie mniej próżne naczynia w których przewozi się te przedmioty.

10. Spłonki ostrzegające o potrzebie zatrzymania pociągów na kolejach żelaznych.

11. Pistony zwyczajne i blaszkowe i naboje matalowe.

12. Złoto i srebro w sztabach, platyna, pieniądze metalowe i papierowe.

13. Obrazy i inne dzieła sztuki.

14. Przetwory arsenu, mianowicie kwas arsenawy, złotołusk żółty (auripigment), złotołusk czerwony (realgar), arsenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd. i inne trucizny.

15. Kopeć.

16. Drożdże płynne i prasowane.

17. Miazga drzewna.

18. Skóry świeże, tłuszcze, ścięgna, kości i inne przedmioty, o ile są nader cuchnące i obrzydliwe.

Przedmioty pod 1 do 18 wymienione przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, jeżeli są oddane za osobnymi listami frachtowymi, innych przedmiotów nie obejmującami. W szczególności należy mieć na względzie co następuje:

Do Nr. 1. Eter, nafta jakoteż wyskok eterowy (białe krople czyli Anodyna i kleina, powinny być oddawane do przewozu w podwójnem opakowaniu, a to w taki sposób, że flaszki szklane, w których się te płyny znajdują, umieścić należy w skrzynkach drewnianych, wysłanych otrębami lub trocinami.

Przewóz siarczyku węglowego odbywa się podług następujących przepisów:

- a) Jeżeli siarczyk węglowy znajduje się w naczyniach walcowatych cynkowych, mających dla większej mocy obręcz żelazne, u góry i u dołu przylutowane, takowe będą przyjęte do przewozu tylko wtedy, jeżeli każde takie naczynie waży najwięcej 35 kilogramów.
- b) Jeżeli zaś naczynia w których jest siarczyk węglowy są zrobione z grubej blachy żelaznej, należy je zaklepać i w spojeniach dobrze zalutowane, ogranicza się wagę tylko o tyle, że jedno naczynie nie może ważyć więcej nad 500 kilogramów.
- c) Naczynia z blachy cynkowej powinny być zamknięte w koszach plecionych.
- d) Można także oddawać siarczyk węglowy w naczyniach szklanych zamkniętych w puszkach blaszanych, wysłanych otrębami lub trocinami.
- e) We wszystkich tych przypadkach siarczyk węglowy przewozi się wagonami całkiem otwartymi, bez okrycia suknem.

Wyskok metylowy surowy i oczyszczony, wyskok pospolity i okowitę przyjmuje się tylko w beczkach i w naczyniach szklanych albo blaszanych, z których ostatnie powinny być opakowane podług powyższego przepisu (do Nr. 1).

Do Nr. 2. Wapień zielony przewozi się tylko otwartymi wagonami.

Do Nr. 3. Chloran potasowy powinien być zapakowany w beczkach lub skrzyniach papierem wyklejonych. Kwas pikrinowy czysty może być przyjęty tylko na podstawie zaświadczenia wydanego przez ukwalifikowanego chemika, potwierdzającego, że oddany do przewozu kwas pikrinowy jest czysty i nie grozi niebezpieczeństwem.

Do Nr. 4. Banie, w których przesyła się kwasy mineralne (kwas siarkowy — witryol — kwas solny — kwas azotowy — serwasser) itd., powinny być dobrze opakowane i zamknięte w naczyniach opatrzonych w mocne ucha (kosze plecione mogą także do tego być użyte), aby je można nieść wygodnie. Jeżeli opakowanie nie jest dość staranne a paki lub naczynia nie są opatrzone w wygodne ucha, kolej może odmówić przyjęcia.

Banie, lub flaszki z kwasem azotowym dymiącym muszą być obłożone suchą ziemią wymoczkową lub inną również suchą w ilości przynajmniej takiej jaka odpowiada objętości naczyń powyższych.

Kwasy mineralne trzeba zawsze pakować osobno i nie można ich umieszczać w tym samym wagonie razem z innymi produktami chemicznymi.

Do Nr. 5. Olejek smolny i istoty podobnego rodzaju w naczyniach blaszanych lub baniach szklanych nieopieczonych, przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, jeżeli naczynia te są opakowane w koszach. Olejek terpentynowy i wszystkie inne oleje cuchnące, przewozi się tylko w otwartych wagonach.

Do Nr. 4 i 5. Fracht od bań z kwasami mineralnymi (kwas siarkowy, kwas solny, kwas azotowy itd.), jakoteż banie z olejkiem smolnym, olejem mineralnym,

kamfina, fotogieniem, pinoliną, benzyną i podobnemi, jeżeli każda paka waży nie więcej nad 75 kilogramów, będzie obliczony podług wagi rzeczywistej. Jeżeli się zaś posyła jedną lub więcej bań ważących więcej niż 75 kilogramów, zarząd kolei może żądać zapłaty frachtu za 2000 kilogramów chociażby waga nie wynosiła ogółem 2000 kilogramów, a naładowaniem i wyładowaniem zajmą się posyłający i odbierający. Ci ostatni nie mają więc prawa żądać tego od kolei żelaznej gdy się posyła banie w mowie będące, chociaż żądanie takie gdy się posyła inne towary, może mieć miejsce. Jeżeli odbiorcy najpóźniej w trzy dni po odstawieniu takich baniek na miejsce przeznaczenia a względnie po otrzymaniu zawiadomienia o ich nadejściu, tychże z wagonu nie uprzątną, kolej żelazna ma prawo umieścić takie banie w magazynie z zachowaniem przepisów art. 61 ustęp 1, lub oddać je spedytorowi. Jeżeli to jest niemożliwe, wolno jej sprzedać banie bez dalszych formalności.

Do Nr. 6. Zapalki, jakoteż lonty niezawodzące i inne powinny być starannie i mocno opakowane w naczyniach z grubej blachy żelaznej a przynajmniej w bardzo mocnych drewnianych skrzyniach, objętości nie większej nad 1.2 metra sześciennego i to tak, aby wewnątrz pak było całkiem wypelnione. Na pakach trzeba oznaczyć wyraźnie co zawierają.

Masę Buchera do gaszenia ognia przyjmuje się do przewozu tylko w skrzyneczkach zawierających 6 do 10 kilogramów, wewnątrz papierem wyklejonych i zamkniętych nadto w wielkich skrzyniach, podobnie wyklejonych.

Do Nr. 7. Fosfor posyła się pod wodą, w puszkach blaszanych, ważących najwięcej po 6 kilogramów i zalutowanych a następnie w grubych skrzyniach trocinami mocno opakowanych. Nadto paki powinny być należycie owinięte w szare płótno, i zaopatrzone u górnych brzegów w mocne rękojeści, nie mogą zaś ważyć więcej nad 75 kilogramów; z wierzchu trzeba położyć napisy: „wewnątrz fosfor“ i „góra“.

Do Nr. 8. Gdy się oddaje do przewozu przedmioty tu wymienione, trzeba wyrazić w liście frachtowym czy są natłuszczone, czy nie. Jeżeli są natłuszczone, będą przewiezione otwartym wagonem. Jeżeli to nie jest wyrażonem, uważać się będzie te przedmioty jako natłuszczone, będą zatem posłane jako takie.

Wełna natłuszczona, w szczególności zaś natłuszczona wełna z szczątków sukna, Mungo lub Schoddy, winna być posyłana na żądanie odstawcy wagonami otwartymi ale opatrzonemi w pokrycia, a jeżeli zarząd kolei na to się zgodzi, mogą być posyłane wagonami krytymi.

Do Nr. 9. Olej skalny i eter skalny (naftę) przyjmuje się do przewozu tylko w bardzo dobrych, trwałych beczkach lub puszkach blaszanych, zapakowanych w skrzyniach, wypelnionych trocinami lub otrębami, albo też w naczyniach z grubej blachy, pobielernej, starannie zalutowanych, mających kształt kwadratowy, około 21 centymetrów długości i szerokości a około 31 centymetrów wysokości, zapakowanych po dwie w skrzyni z desek, mających najmniej 1.3 centymetra grubości, tak, aby naczynia nie mogły się trząść. Naczynia blaszane, któreby się podczas przewozu uszkodziły, zostaną natychmiast wyjęte i to, co jeszcze zawierają, zostanie jak można najkorzystniej sprzedane na rzecz przesyłającego. Przewozi się tylko otwartymi wagonami. Do przewozu w taki sposób, jakiego wymaga postępowanie cłowe w drodze opowiedzenia, to jest pod stałym pokryciem i oplombowaniem pokrycia wagonu, nie przyjmuje się tych artykułów.

Do Nr. 10. Spłonki powinny być mocno zapakowane w kawałki papieru, trociny lub gips, albo też w inny sposób, tak mocno ułożone i oddzielone od

siebie, aby kapsułki blaszane nie mogły się stykać ani ze sobą ani z innym przedmiotem; paki w których są ułożone powinny być zrobione z desek fugowanych, mających najmniej 2.6 centimetra grubości, spojonych szrubami drewnianymi, szczelnie zamkniętych i włożonych w drugą pakę również szczelnie zamkniętą; paka zewnętrzna nie powinna mieć więcej jak 0.06 metra sześciennego objętości.

Przyjmuje się do przewozu tylko wtedy, jeżeli listy frachtowe są opatrzone w poświadczenie urzędowe iż opakowanie odpowiada przepisom.

Do Nr. 11. Pistony zwyczajne i blaszkowe i naboje metalowe powinny być starannie opakowane w mocnych beczkach lub pakach a na każdej pace lub beczce powinna być przyklepiona kartka, z napisem „pistony itd“.

Do Nr. 12. Pod jakimi warunkami złoto i srebro w prętach, platyna, metal szlachetny, pieniądze metalowe i papierowe przyjmuje się do przewozu, do tego każda kolej żelazna ma osobne przepisy.

Do Nr. 13. Do przyjmowania obrazów i innych dzieł sztuki zarząd kolei jest obowiązany tylko wtedy, jeżeli w listach frachtowych wartość nie jest deklarowana.

Do Nr. 14. Wytwory arsenu, mianowicie kwas arsenawy, złotołusk żółty (auripigment), złotołusk czerwony (realgar), arsenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein) itd., będą przyjmowane do przewozu koleją tylko wtedy, jeżeli są upakowane w podwójnych beczkach lub pakach. Dna beczek powinny być umocnione obręczami wpuszczanymi, wieka pak obręczami lub żelaznami więzadłami. Beczki lub paki wewnętrzne powinny być zrobione z grubego, suchego drzewa, i wyklejone wewnątrz płótnem, lub inną gęstą tkaniną.

Na każdej pace trzeba napisać czarną farbą olejną wyraźnymi literami słowo „arszenik (trucizna)“.

Inne wytwory metalowe jadowite (barwidła metalowe, sole metalowe jadowite) mianowicie zaś przetwory rtęciowe, jakoto: chlorek rtęciawy, (kalomel), chlorek rtęciowy i tlenek rtęciowy, cynober, sole i barwidła miedziane jako to: siarkan miedziowy (siny kamień), octan miedziowy (grynszpan), barwidła miedziowe zielone i błękitne, przetwory ołowiu jakoto: płowiec (massykot), minia, octan ołowiowy i inne sole ołowne, biel ołowiana i inne barwidła ołowiane, tlenki cynowy i antymonowy mogą być oddawane do przewozu tylko w grubych beczkach lub pakach, z mocnego, suchego drzewa zrobionych, opatrzonych w obręczę wpuszczone a względnie w więzadła opasujące. Opasanie powinno być takie, aby w skutek tarcia i wstrząśnień, przy przewozie niepodobnych do uniknięcia, proszek szczelinami niewychodził.

Do Nr. 15. Kopeć będzie przyjmowany tylko w małych naczyniach w trwałe kosze zapakowanych lub w naczyniach wylepionych wewnątrz papierem, umoczonem w wodnem szkle.

Do Nr. 16. Drożdże tak płynne jak prasowane będą przyjmowane tylko w naczyniach szczelnie niezamkniętych.

Do Nr. 17. Miazgę drzewną posyła się wagonami otwartymi i pod dobrem przykryciem.

Do Nr. 18. Przedmioty tego rodzaju, jeżeli się je posyła oddzielnie, będą przyjmowane tylko w stosownem opakowaniu, nieopakowane zaś tylko wtedy, jeżeli wagon będzie niemi całkiem napełniony.

W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim, artykuły: proch ruszniczy, bawełna rusznicza, wyroby pirotechniczne i

wytwory nitroglicerynowe (dynamit itp.) będą przyjmowane tylko pod warunkami poniżej wymienionemi i tylko za osobnemi listami frachtowemi, w których nie wymieniono innych przedmiotów:

Proch ruszniczy wszelkiego rodzaju powinien być zapakowany w dobrych workach płóciennych (mączka prochu w podwójnych), umieszczonych nadto w beczkach drewnianych dobrze spojonych i zaopatrzonych w obręczę wpuszczane.

Bawełnę ruszniczą trzeba pakować podobnie jak proch w worki płócienne i baryłki prochowe — jeżeli zaś jest bez worków, w paki drewniane wyklejone papierem.

Wyroby pirotechniczne oddaje się ułożone w pakach drewnianych, szczelnie zamkniętych, każdy zwitek osobno kłakami obłożony.

Wytwory nitroglicerynowe (dynamit itp.) mogą być przyjęte do przewozu tylko wtedy, jeżeli pochodzą z fabryki, której produktu kwalifikują się do przewozu koleją żelazną na zasadzie urzędowego pozwolenia i są oddawane z dołączeniem potrzebnej do tego legitymacyi i z markami ochronnemi. Dynamit powinien być zapakowany naprzód w papier a następnie w paki lub beczki drewniane, wypełnione trocinami, zbite zaś tylko drewnianemi obręczami i drewnianemi gwoździami.

B.

Siano, trzcina (wyjawszy trzcinę hiszpańską) kora, słoma (także słoma ryżowa i łodygi lnu) tudzież torf będą przyjmowane tylko nieopakowane i przewożone tylko krytymi wagonami; włożeniem do wagonu i wyjęciem z wagonu przesyłający i odbierający sami zająć się powinni. Nadto posyłający winni na żądanie administracyi kolei dostarczyć sami pokrycia na te artykuły tudzież na gips, łuzniak (Kalkäscher), martwicą gąbczastą (Trass) i węgle drewniane.

C.

Jeżeli włożenie do wagonu lub przewóz jakich przedmiotów, zdaniem zarządu kolei, takowe odbierającego, nastręcza szczególne trudności, można przewóz uczynić zawisłym od dopełnienia warunków w każdym z osobna przypadku ułożyć się mających.

§. 49.

Zawarcie umowy frachtowej.

Umowa frachtowa zostaje zawarta, gdy odsyłający napisze list frachtowy a ekspedycya stacyi podawczej, na znak przyjęcia, wycisnie na tymże swój stempel. Ekspedycya wyciska stempel bezzwłocznie jak tylko towar w liście frachtowym deklarowany będzie w zupełności przystawiony, (porównaj §. 55, ustęp 2). Od tej chwili uważa się umowę frachtową jako zawartą i oddanie towaru jako dokonane.

§. 50.

Listy frachtowe.

Do każdej posyłki powinien być dodany przepisany, drukowany list frachtowy, przez zarząd kolei w stempel zaopatrzony. W tym względzie obowiązują następujące przepisy:

1. Jak dla przedmiotów w §. 48 pod II A. wymienionych, tak i wtedy, gdy towary mają być włożone do wagonu i wyjęte przez posyłającego i odbiorcę, tudzież, jeżeli ulegają kontroli cłowej lub podatkowej, powinny do nich być dołączone osobne listy frachtowe, nie obejmujące jednak żadnych innych przedmiotów.

Nadto w tym samym liście frachtowym wolno zapisywać tylko takie przedmioty, które rodzaj ich dozwala ładować razem bez uszkodzenia.

Jeżeli posyłający wypełnia całe wagony, można go zobowiązać, aby dał do towaru tyle listów frachtowych ile zajmuje wagonów.

2. List frachtowy, podług §. 49 ostemplowany jest dowodem umowy, zawartej między zarządem kolei a odsyłającym; jeżeli jednak na zasadzie niniejszych przepisów, taryfy lub osobnej umowy z posyłającym, włożenie do wagonu ma załatwić posyłający a wyjęcie odbierający, waga lub ilość towaru, w liście frachtowym wymieniona, nie może służyć za dowód przeciwko kolei żelaznej, jeżeli ładunku wagonowego, lub towarów, które go stanowią, nie przeważono i jeżeli ilość sztuk lub waga, ta ostatnia wyciśnięciem stępla stacyi podawczej, nie jest poświadczona w liście frachtowym. Żądaniu, aby sprawdzono ilość sztuk lub wagę towarów, wagony wypełniających, winna kolej uczynić zadosyć za opłatą którą władza nadzorcza ustanowi, jeżeli towary są tego rodzaju że przeważenie lub obliczenie nie zabierze zbyt wiele czasu i jeżeli w dworcu kolei są przyrządy potrzebne do załatwienia tej czynności.

Jeżeli kolej nie sprawdziła ilości sztuk lub wagi, nie można poprzestawać na oświadczeniu podanem w liście frachtowym, lecz należy postarać się o udowodnienie w inny sposób wagi i ilości.

Stempel ekspedycyi podawczej (§. 49), jedyny stanowczy dowód dnia, w którym towar został oddany, powinien być wyciśnięty na liście frachtowym w obecności posyłającego, jeżeli tego żąda.

Zarząd kolei może odmówić przyjęcia listów frachtowych niezgodnych z przepisami niniejszego porządku ruchu. Listy frachtowe, za którymi towar był przywieziony przez innych frachciarzy, przed oddaniem na kolej żelazną, nie będą też przyjmowane jako załączniki do listów frachtowych kolejowych.

3. W liście frachtowym oprócz miejsca i daty napisania listu frachtowego, trzeba wymienić znaki pak (colli), liczby tychże, ich ilość, sposób opakowania, wagę brutto i nazwę towaru, jeżeli zaś kolej żelazna, na zasadzie osobnych przepisów, przyjmuje towary nie podług wagi, trzeba je opisać wyraźnie i dokładnie w duchu tychże przepisów.

Na liście frachtowym powinno znajdować się nazwisko posyłającego, napisane, wydrukowane albo wyciśnięte, tudzież wyraźny i dokładny adres odbiorcy i nazwa miejsca przeznaczenia.

Jeżeli ze stacyi podawczej do miejsca przeznaczenia jest więcej dróg, na liście frachtowym trzeba wymienić obok adresu drogę przewozu, a kolej tego trzymać się powinna. Jeżeli droga nie jest wymieniona, ekspedycya podawcza obiera na niebezpieczeństwo posyłającego tę drogę, która się jej zdaje najstósowniejszą.

4. Posyłający ręczy za prawdziwość szczegółów w liście frachtowym wymienionych i na niego spadają wszystkie następstwa, mogące wyniknąć z fałszywych, niewyraźnych lub niedokładnych deklaracji w liście frachtowym.

Ekspedycya kolei ma prawo sprawdzić zgodność listu frachtowego z pakami do których należy, a nawet z tem co zawierają, a to w obecności odsyłającego

lub odbierającego czyli też ich pełnomocników, albo, jeżeli tego potrzeba, w obecności najmniej dwóch świadków.

W razie fałszywej deklaracji wagi lub jakości towaru, każda kolej żelazna może ściągnąć od posyłającego albo odbiorcy nie tylko dopłatę do umniejszonego frachtu od stacji podawczej aż do miejsca przeznaczenia, ale nadto karę konwencyonalną na zasadzie własnych szczególnych przepisów.

5. Jeżeli odsyłający żąda poświadczenia jako towary oddał na kolej, a rewers podawczy, według szczególnych przepisów rozmaitych kolei żelaznych wydany, zdaje się mu niedostatecznym, winien podać list frachtowy w dwóch jedno-brzmiących egzemplarzach, z których jeden ekspedycya kolei zwróci mu wypełniony, z napisem „duplikat“.

Duplikat ten nie ma takiego skutku jak list frachtowy towarzyszący, ani też jak rewers ładunkowy.

6. Jeżeli towary posyła się do miejsc nie leżących nad koleją żelazną, lub do stacji kolei żelaznej, które nie są urządzone do załatwiania ruchu towarowego, posyłający winien ze względu na dalszy transport wymienić w liście frachtowym stacją kolei żelaznej, od której dalszy przewóz ma załatwić adresat (porównaj §§. 61 i 65).

7. Wzór listu frachtowego przepisany jest w dodatkach *B* i *C*, można go zaś dostać na wszystkich stacjach po cenach w taryfie wymienionych.

Listy frachtowe, drukowane nie na rachunek zarządów kolejowych, powinny być poprzednio, za opłatą w taryfie ustanowioną, stęplowane przez jeden z tych zarządów, w których obrębie mają być użyte, a to celem sprawdzenia ich zgodności z przepisany formularzem. Jeżeli do stęplowania nie przedstawia się równocześnie najmniej 100 listów frachtowych, można odmówić stęplowania.

Na stronie adresowej listu frachtowego wolno wycisnąć firmę oddawcy, nie zabierając miejsca potrzebnego do napisów, które położyć ma kolej.

8. W miejscach, gdzie są ekspedycje towarów kilku zarządów, wszystkie zarządy uznać powinny za ważne te listy frachtowe, które jeden z zarządów ostępluje.

9. Innych deklaracji i dokumentów nie wolno żądać prócz listu frachtowego, chyba że ustawa handlowa lub przepis niniejszy dozwala wyjątku; podobnie nie wolno zamieszczać w listach frachtowych żadnych takich deklaracji lub umów, których ustawa handlowa lub przepis niniejszy nie uznaje za dopuszczalne.

§. 51.

Przepisy cłowe i podatkowe.

Jeżeli towary podlegają postępowaniu cłowemu lub podatkowemu przed wydaniem ich odbiorcy, odsyłający jest obowiązany doręczyć kolei żelaznej z listem frachtowym wszelkie papiery legitymacyjne do tego potrzebne. Kolej żelazna nie ma obowiązku sprawdzania potrzeby lub właściwości albo dostateczności tych papierów, i takowa a względnie jej następcy w przewozie, nie są odpowiedzialni za winę, popełnioną przez to, że tych papierów legitymacyjnych nie było przy przyjęciu towaru lub były niedostateczne. Natomiast odsyłający ręczy kolei żelaznej za wszelkie kary i szkody jakieby ją spotkały z powodu niewłaściwości, niedostateczności lub braku wspomnianych papierów.

Jeżeli na wyraźne żądanie odsyłających, w liście frachtowym, przy dołączeniu przepisanych deklaracji i papierów legitymacyjnych, wyrażone, kolej żelazna ma pośredniczyć w manipulacji cłowej i podatkowej z przewiezionymi

towarami i zaliczyć cła przywozowe, wywozowe i przewozowe tudzież inne podatki publiczne i należitości, o ile takowe mają być opłacone prawidłowo a nie w stacyi podawczej lub miejscu przeznaczenia, nie bierze przez to na siebie żadnej odpowiedzialności. Żądanie w taki sposób wyrażone nie zobowiązuje kolei do przyjęcia pośrednictwa i takowa może czynność tę poruczyć spedytowowi, jeżeli w liście frachtowym inny pośrednik nie jest wymieniony.

Jeżeliby posyłający proponował takie wyeksperymentowanie towarów, jakie w danym przypadku nie jest prawnie dozwolone, przyjmuje się za zasadę, iż tenże zgodzi się na to, co kolej żelazna pod względem wyeksperymentowania uzna za najkorzystniejsze dla niego. Jeżeli kolej żelazna, towary poruczone jej za listem frachtowym na granicach dotyczącego terytorium cłowego, przyjmie bez papierów cłowych, przez posyłającego sporządzonych, i ma przewieźć takowe do miejsca przeznaczenia, lub do stacyi cłowej, w którejby można było złożyć deklaracyę cłową; natenczas posyłający a względnie odbierający są kolei odpowiedzialni za wszelkie szkody i straty, na jakieby z powodu niedokładności, błędów i opuszczeń, w deklaracyi frachtowej popełnionych, była narażoną, będąc, jako trudniąca się przewozem, obowiązana do złożenia deklaracyi cłowej, wystawić i wypełnić się mającej na podstawie deklaracyi, w liście frachtowym zawartej.

Posyłający winien papiery legitymacyjne, jako potrzebne do czynności cłowej i podatkowej, wymienić także w liście frachtowym. Za papiery w liście frachtowym nie wymienione, kolej żelazna nie bierze na siebie żadnej odpowiedzialności.

§. 52.

Obliczanie frachtowego.

Dopóki i o ile wspólne taryfy frachtu ogłoszone nie będą, frachtowe będzie obliczane podług kwot wymienionych w ogłoszonych taryfach rozmaitych kolei a względnie związków kolejowych. Oprócz wymienionych w taryfie należitości frachtowego i za czynności w taryfie przewidziane, żadna inna opłata nie będzie pobierana. Wydatki które koleje żelazne poniosą w gotowiźnie (np. na cło przywozowe, przewozowe i wywozowe, na kosztą przeprowadzenia lub reparacyi koło towarów, jakich zewnętrzne i wewnętrzne własności i natura towarów wymagają dla konserwacyi podczas przewozu), powinny być zwrócone.

Jeżeli która z kolei żelaznych sama zabiera towary od posyłającego z jego domu lub z okrętów, lub odsyła takowe do domu odbiorcy lub w jakie inne miejsce np. do pakowni, do magazynów, do magazynów cłowych, na okręty itp., i za to zwrócić jej trzeba należitość podług taryfy.

Frachtowe będzie obliczone od kilograma, jeżeli zaś towary przyjęto na kolej bez ważenia, podług zasad podanych na ten przypadek w taryfach i osobnych przepisach każdej kolei, mianowicie podług wytrzymałości wagonów, podług pojemności lub bryłowości. Dochodzi się wagi albo przez rzeczywiste odważenie w dworcu kolei albo przez obliczenie, na podstawie pozycyij normalnych, w taryfach podanych. Wagi towarów opakowanych dochodzi się zawsze na stacyi podawczej. Posyłki, nie dochodzące 30 kilogramów, będą policzone najwięcej za 30 kilogramów, waga przewyższająca towarów w pakach ma się liczyć od każdych 10 kilogramów, waga towarów wypełniających wagony od każdych 100 kilogramów, w taki sposób, że każde zaczęte dziesięć lub sto kilogramów uważane będą za całkowity dziesięć lub całkowitą setkę. Sposób ten liczenia wagi nie narusza jednak minimalnych kwot frachtowego, przepisanych w taryfach każdej z osobna kolei.

Oddawca może być obecnym przy obliczaniu wagi. Jeżeli zaś po obliczeniu wagi przez zarząd kolei oddawca zażąda przed włożeniem do wagonu powtórzonego obliczenia wagi w jego lub jego pełnomocnika obecności, zarząd kolei mocen jest policzyć sobie za to wagowe podług taryfy. Wagowe to jednak, atoli tylko od zwyczajnych towarów frachtowych, może być pobierane i wtedy, jeżeli się wyjątkowo zdarzy, że oddawca zaniedba podania wagi w liście frachtowym i wypełnienie listu frachtowego pod tym względem pozostawi kolej żelaznej.

Wszystkie przedmioty jednej i tej samej posyłki, w liście frachtowym wymienione, stanowią jedną pozycyą do obliczenia frachtowego.

W kwocie frachtowego ułamki centa liczą się za całe centy dla zaokrąglenia cyfry.

Jeżeli na zasadzie szczególnych przepisów niektórych kolei żelaznych, prześylający mają sami włożyć towar do wagonu, nie wolno im przekroczyć zanotowanej wytrzymałości wagonu. Za przeładowanie, kolej żelazna ma prawo prócz innych wynagrodzeń położyć oraz karę konwencyonalną, osobnemi przepisami postanowić się mającą.

§. 53.

O zapłacie frachtowego.

Frachtowe albo płaci się przy oddaniu towaru albo też wypłatę onego przekazuje się odbiorcy. Kolej żelazna może jednak żądać natychmiastowej opłaty frachtowego, mianowicie od przedmiotów, które zdaniem kolei odbierającej ulegają prędkiemu zepsuciu lub frachtowego nie pokrywają.

Niewłaściwe zastosowanie taryfy, jakoteż błędy rachunkowe, przy obliczaniu należitości popełnione, nie powinny narazić na stratę ani kolej żelaznej ani posyłającego. Jeżeliby policzono większe należitości, uprawnionych do odebrania zawiadomić należy o ile to jest możebnem.

§. 54.

Powziątek i prowizya.

Koszta przewozu, na towarach przy ich oddaniu na kolej, ciężące, a których wyszczególnienia wolno zażądać, mogą być odebrane przy wydaniu towaru.

Pod temi samemi warunkami jak powziątki kosztów przewozu przy wydaniu, będą także na wartość towaru udzielane zaliczki do sumy 150 zł. jeżeli urzędnik ekspedycyjny uzna, że wartość towaru dostatecznie pokrywa zaliczkę.

Od każdego powziątku, czy takowy ma być posyłającemu wypłacony, czyli też w skutek innego rozporządzenia, całkiem lub częściowo zatrzymany, stacya podawcza będzie liczyć prowizyą w taryfie przepisaną. Frachtowe jednak, ściągane przez koleje żelazne w przypadku dalszego transportu z jednej kolei na drugą, jest wolne od prowizyi.

Od wydatków w gotówce (§. 52), które podobnież mogą być ściągnięte przy odbiorze, może być pobierana prowizya, jaką kolej żelazna, na wydatki gotowiznę zaliczająca, w taryfie swojej ma przepisaną.

Jako dowód, że na towarach ciężą powziątki, służy zwyczajnie stęplowany list frachtowy lub odmienna forma poświadczenia, że towary zostały na kolej oddane (porówn. §. 50, Nr. 5); na żądanie jednak będą wydawane osobne rewery powziątkowe bez żadnej opłaty.

O ściągnięciu powziątków uprawniony do ich odebrania będzie niezwłocznie zawiadomiony i sumy te będą mu natychmiast wypłacone.

§. 55.

O przyjmowaniu towarów.

Kolej żelazna nie jest obowiązana przyjąć towarów do przewozu pierwszej, nim przewóz będzie mógł nastąpić, a zatem gdy zwyczajny tabor nie wystarcza do uskutecznienia żadanego przewozu. Kolej żelazna jest jednak obowiązana kazać złożyć towary dostawione w magazynach, o ile miejsce pozwoli, i potwierdzić to z zastrzeżeniem, że towary dopiero wtedy będą przyjęte do przewozu i ekspedycja dopiero wtedy wycisnie stępel na liście frachtowym (porów. §. 49), gdy będzie można towar ładować. Oddawca towaru winien wówczas napisać w liście frachtowym, iż się zgadza, aby posyłka została na składzie dopóki onej naładowanie nie będzie możebnem.

§. 56.

Oddawanie towarów i przewóz.

Odsyłający powinien towar oddać a względnie włożyć do wagonu w godzinach na ekspedycję przeznaczonych, posyłka zaś będzie przewieziona albo jako zwykła, albo jako pospieszna, stosownie do deklaracji oddawcy (§. 59).

W niedziele i dni świąteczne zwykłe posyłki frachtowe nie będą ani przyjmowane, ani też odbiorcy w miejscu przeznaczenia wydawane.

Posyłki pospieszne będą przyjmowane i wydawane także w niedziele i święta ale tylko w pewnych godzinach, raz na zawsze ustanowionych i ogłoszonych już to przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycji, już przez publikacją w dzienniku miejscowym.

Posyłkę pospieszną oddaje się za listem frachtowym wydrukowanym na czerwonym papierze (dodatek C.); takowa ma prawo pierwszeństwa i jest przewożona szybko. Zwykłe posyłki frachtowe, trzeba oddawać za listem frachtowym podług załącznika B.

Pod względem czasu wyprawienia posyłki, dzieje się to zwyczajnie po kolei i żaden z odsyłających towarów nie może być uwzględnianym bardziej niż drudzy, chyba że zachodzi przyczyna, urządzeniem kolei, stosunkami przewozu lub dobrem publicznem usprawiedliwić się dająca. Uchybienia przepisom paragrafu niniejszego uprawniają do żądania zwrotu szkody ztąd powstałej.

Koleje żelazne obowiązane są poczynić zarządzenia potrzebne do sprawdzania porządku następstwa towarów w ekspedycji.

Prosząc o dostarczenie wagonów, które oddawca towaru ma napelnić sam, trzeba oznaczyć dzień i napelnić takowe w czasie, który stacya podawcza wyznaczy.

Czas ten będzie ogłoszony już to przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycji już przez publikacją w dzienniku miejscowym.

§. 57.

Czas dostawienia. Obliczanie tegoż.

Każdy zarząd kolejowy ogłosi taryfami dla obrotu w swoim obrębie terminy dostawy, które obejmują czas przewozu i ekspedycji a nie mogą przekraczać następujących okresów, jako najdłuższe ustanowionych:

a) dla towarów pospiesznych:

1. Termin wyekspedycyowania 1 dzień,
2. Termin przewozu, liczy się na każde choćby tylko zaczęte
225 kilometrów 1 dzień,

b) dla towarów frachtowych:

1. Termin wyeksperymentowania 2 dni,
2. Termin przewozu, liczy się na każde choćby tylko zaczęte 225 kilometrów 2 dni.

Jeżeli przewóz przechodzi z obrębu jednego zarządu w obręb zarządu drugiej kolei, która się z tą łączy, oblicza się termin przewozu biorąc całkowitą odległość pomiędzy stacją podawczą a wydawczą, termin zaś ekspedycji liczy się tylko raz, bez względu na ilość zarządów kolejowych przez których obręby przechodzi.

Zarządom kolejowym wolno ustanowić i ogłosić przedłużenia terminów, za zezwoleniem władzy nadzorczej lub z zastrzeżeniem takiego zezwolenia a potrzebne w razie jarmarków i innych nadzwyczajnych stosunków obrotu.

W ogłoszeniu wyrazić należy czy i która władza udzieliła pozwolenie albo czy takowe jest zastrzeżone. W tym ostatnim przypadku pozwolenie później uzyskane ogłosić należy w ciągu dni ośmiu, osobno. Jeżeli władza nadzorcza odmówi pozwolenia lub, jeżeli uzyskane pozwolenie nie będzie w czasie właściwym ogłoszone, ustanowione przedłużenia terminów są bezskuteczne.

Jeżeli towar przechodzić przez rzekę, na której nie ma mostu, albo jeżeli ma być wieziony koleją łączącą w większem mieście gdzie się schodzi więcej kolei żelaznych, dla takiego przewozu mogą być ogłoszone stosowne przedłużenia terminów za zezwoleniem władzy nadzorczej.

Czas dostawienia zaczyna się liczyć od północy, która nastąpi po wyciśnięciu stępla na liście frachtowym (§§. 49 i 50) a jest dotrzymany, gdy w ciągu tegoż towar będzie odstawiony do domu albo do handlu odbiorcy, czyli też osoby, której z takim samym skutkiem doręczyć można; jeżeli się zaś nie zobowiązano dostawić w taki sposób, lub, jeżeli oddawca wymówił sobie (§. 59), aby tak nie-dostawiano, wtedy, gdy w ciągu rzeczzonego terminu dano na pocztę pismo do odbiorcy, uwiadamiające go o nadejściu lub wtedy, gdy mu takowe inną drogą doręczono.

Pod względem towarów, które miano zostawić restante dworzec kolei, termin dostawienia jest dotrzymany, gdy przed upływem takowego towar znajduje się w miejscu przeznaczenia przygotowany do odebrania.

Termina dostawienia nie płyną w czasie załatwienia czynności podatkowych jakoteż wtedy, gdy nie z winy zarządu kolei ruch zostanie przerwany i w skutek tego nie można towaru wysłać lub dalej powieść.

§. 58.

Chwilowa przeszkoda w przewozie.

Jeżeli w skutek zjawisk w przyrodzie lub innych przypadków, zajdzie chwilowa przeszkoda w skutecznieniu lub dalszym biegu przewozu jakiego towaru, posyłający nie ma obowiązku oczekiwania aż ta przeszkoda zostanie usunięta, owszem, może się zrzucić z umowy; jest atoli obowiązany wynagrodzić kolei, jeżeli na niej wina nie ciąży, kosztu przygotowania przewozu i wyjęcia towarów z wagonu (w kwocie osobnemi przepisami wyznaczonej) i oprócz tego zapłacić frachtowe za tę część drogi którą towar już przebył.

Jeżeli zaś dla przerwy ruchu transport nie może odbywać się drogą, którą posyłający wyznaczył, lub którą kolej żelazna, obrała ale inną, acz dłuższą, na-

tenczas, nie naruszając rozporządzeń władzy nadzorczej, wydanych z uwagi na obrót powszechny, zostawia się kolei żelaznej, aby orzekła, co jest dla interesowanego korzystniejszem, czy czekać póki przerwa nie będzie usuniętą, czyli też wysłać towar do miejsca przeznaczenia drogą pomocniczą na koszt posyłającego lub odbiorcy, czy wreszcie wezwać posyłającego, aby wydał inne rozporządzenie co do swoich towarów.

§. 59.

Zawiadomienie o nadejściu i wydanie towaru.

Kolej żelazna jest obowiązana wydać w miejscu przeznaczenia odbiorcy, w liście frachtowym wymienionemu, list frachtowy i towar. Jeżeli posyłający zażąda później, ażeby mu towar zwrócono lub wydano innemu odbiorcy, nie temu, który w liście frachtowym jest wymieniony, kolej żelazna winna temu żądaniu uczynić zadosyć, jeżeli po nadejściu towaru na miejsce przeznaczenia nie wydała jeszcze listu frachtowego pierwotnemu odbiorcy. W przypadku takim, ten, który towar posyła, winien na żądanie zwrócić duplikat listu frachtowego jeżeli był wydany (§. 50, Nr. 5) lub rewers podawczy.

Kolej żelazna nie jest obowiązana dopełniać innych zleceń, prócz tych, które uczyniono na stacyi podawczej.

Gdy po nadejściu towaru na miejsce przeznaczenia kolej żelazna wyda odbiorcy list frachtowy, winna stósować się tylko do zleceń tegoż odbiorcy, w razie bowiem przeciwnym, jemu tylko jest za towar odpowiedzialną.

Jeżeli kolej żelazna nie ma odstawić towarów do domu lub handlu odbiorcy, winna najpóźniej po nadejściu i przygotowaniu towarów transportowanych przesłać adresatowi, przez posłańca, pocztą, lub w jaki inny zwykły sposób pisemne uwiadomienie o nadejściu towarów.

Do przywożenia i odwożenia towarów w obrębie miejsca w którym stacya się znajduje, jakoteż z miejsc i do miejsc położonych opodal, kolej żelazna, jeżeli to uzna za stósowne, zamówi osobnych przedsiębiorców przewozu wózkami, do których będzie stósowany §. 63 niniejszego Porządku.

Taryfa należytości przypadających przedsiębiorcom przewozu na osiach, będzie wywieszona na widok publiczny w ekspedycjach towarów i woźnica pokazać powinien takową na żądanie.

Ci z odbiorców, którzy chcą towary swoje zabrać sami, lub do ich przewiezienia użyć innych przedsiębiorców, nie tych, którzy są przez zarząd kolei zamówieni, winni poprzednio ekspedycyą towarów pisemnie o tem zawiadomić i to wcześniej, w każdym zaś razie przed nadejściem towarów a na żądanie ekspedycyi towarów, z wiarogodną legalizacyą swojego podpisu.

Dla dobra powszechnego obrotu kolej żelazna może za zezwoleniem władzy nadzorczej ograniczyć lub całkiem znieść służące odbiorcom prawo zabierania swoich towarów, lub używania innych przedsiębiorców, nie tych którzy są przez zarząd kolei zamówieni, do ich odwiezienia.

Nie można samemu zabierać tych towarów, które na zasadzie przepisów podatkowych lub z innych przyczyn powinny być odwiezione do pakowni lub składów administracyi podatkowej. O nadejściu towarów zaadresowanych dworzec kolei restante, lub które adresatowi ma odstawić zarząd kolei, nikt nie będzie zawiadomionym.

Po zapłaconiu frachtowego, jeżeli jeszcze nie było zapłaconem, tudzież wydatków i należytości ciężących na towarach, a za doręczeniem rewersu poświadczającego tylko odbiór, z pominięciem żądania, aby ten odbiór nie zostawiał nie

do życzenia i nastąpił w czasie właściwym oraz za przedstawieniem zakwitowanego listu frachtowego, następuje wydanie towaru w lokalach ekspedycyi (w składach) lub przystawienie wagonów do miejsca na wyjęcie towarów przeznaczonego a to z zachowaniem co do czasu następujących przepisów:

1. Trzeba odebrać towary, z zastrzeżeniem przepisu niżej pod 2 podanego, w czasie, aż do którego taryfa uwalnia od składowego, a który nie ma wynosić mniej niż 24 godzin od wysłania lub odebrania uwiadomienia (porów. §. 57) i w przepisanych godzinach urzędowych.

Dla towarów adresowanych dworzec kolei restante i towarów tych odbiorców, którzy otrzymywania zawiadomień raz na zawsze pisemnie się zrzekli, zaczyna się ten czas od nadejścia towaru.

2. Czas, w ciągu którego odbiorcy powinni wyjąć z wagonu i zabrać towary, które posyłający sam wkładał do wagonu, zarząd każdej kolei wyznaczy osobnymi przepisami i ogłosi już przez wywieszenie afisza w lokalach ekspedycyi już przez publikacyą w dzienniku miejscowym.

3. Niedziele i święta przypadające w ciągu tego czasu nie będą nigdzie liczone.

4. Jeżeli nie nadejdzie część posyłki za jednym i tym samym listem frachtowym wyprawionej, a której każda część, bez związku z całością, ma wartość powszechną, adresat nie może odmówić przyjęcia tej części która nadeszła i zapłaty stosunkowej frachtowego, bez uszczerbku prawa żądania zwrotu szkody na zasadzie §§. 62 i n.

O nadejściu posyłek pospiesznych adresat będzie uwiadomiony w dwie godziny po ich nadejściu, a względnie takowe będą mu odstawione do domu w przeciągu sześciu godzin. Jeżeli posyłki pospieszne nadejdą później niż o 6 godzinie wieczór, nie można żądać, aby o takowych zawiadamiano lub je odstawiano wcześniej, niż następnego rana. Nie narusza to jednak przepisów §. 57.

Odbiorca może domagać się odważenia towarów, które mają mu być wydane w jego obecności na dworcu kolei. Zarząd kolei winien żądaniu temu uczynić zadość, jeżeli idzie o towary w pakach, zawsze; jeżeli o towary wypełniające wagony, o tyle, o ile w dworcu kolei znajdują się przyrządy do odważenia. Jeżeli zapomocą kolejowych przyrządów do ważenia, nie można w dworcu kolei odważyć towarów wagony wypełniających, wolno odbiorcy kazać je odważyć tam, gdzie najbliżiej znajdują się przyrządy do ważenia, w obecności pełnomocnika zarządu kolei.

Jeżeli po przeważeniu okaże się, że nie ma w wadze różnicy, za którą zarząd kolei mógłby być odpowiedzialnym, koszt odważenia lub też opłaty podług taryfy za to przypadające, tudzież wynagrodzenie dla pełnomocnika, jeżeli go wydelegowano, ponosi odbiorca.

Natomiast jeżeli znajdzie się różnica, za którą zarząd kolei powinien być odpowiedzialnym a jeszcze nie uznana, koszt przeważenia zwróci odbiorcy zarząd kolei.

§. 60.

Składowe i kara konwencyonalna.

1. Kto bez powodów w §. 58 wzmiankowanych, towary na kolej oddane odbiera z magazynów lub wagonów kolei żelaznej nim ruszą w drogę, winien na żądanie zarządu kolejowego prócz należitości za włożenie do wagonu i wyjęcie

opłacić składowe za każdy dzień od chwili oddania towaru bez względu czy dzień jest tylko zaczęty czy już upłynął.

Jeżeli posyłający zażąda zwrotu towaru na stacyi środkowej przewozu, a zarząd kolei na to żądanie przystaje, posyłający prócz przepisanej taryfą frachtowego za drogę, którą towar zrobił, płaci grzywnę taryfami przepisaną.

2. Jeżeli pošyłki, w jednym i tym samym liście frachtowym deklarowane, oddaje się na kolej częściowo; albo, jeżeli towary oddano na kolej za listami frachtowymi, które są niezupełne lub mylne i z tego powodu aż do nadejścia uzupełnionego listu frachtowego zostają zatrzymane; a mianowicie, jeżeli oddanie na kolej nie będzie uskutecznione w 24 godzinach i każe się spodziewać opóźnienia czynności oddania; lub też, jeżeli w ciągu tego czasu listy frachtowe nie będą uzupełnione i poprawione: kolej żelazna ma prawo żądać opłaty składowego od towarów na kolej oddanych, a to, od upłynionych 24 godzin, aż dopóki pošyłka nie będzie całkowicie oddaną, lub list frachtowy uzupełnionym i poprawionym. Podobnie, jeżeli ten, który mając z obowiązku sam napełnić wagony, zamówi takowe do przewozu towarów, lecz napełnienia w czasie osobnemi przepisami wyznaczyć się mającym (porów. koniec §. 56) nie uskuteczni i towarów do wyeksperyowania nie przystawi: kolej żelazna może ściągnąć od niego karę konwencyonalną, a to z kaucyi, złożonej na ten cel przy zamówieniu wagonu w takiej kwocie, jaką wynosi kara konwencyonalna za jeden dzień zwłoki; nadto w ostatnim przypadku, po upływie wyznaczonego terminu, kolej żelazna ma prawo towary do wagonu włożone wyjąć na koszt tego, który wagon zamówił, i wziąć takowe na skład, na jego niebezpieczeństwo i za opłatą składowego a wagon zamówiony odebrać.

Nawzajem kolej żelazna, jeżeli nie dostarczy wcześniej wagonów zamówionych, winna także zapłacić karę konwencyonalną w takiej samej kwocie.

3. Kto nieodbierze towarów w czasie przepisany, winien także opłacić składowe.

Natomiast, jeżeliby towar, o którego nadejściu odbiorcę uwiadomiono, nie znajdował się jeszcze w dworcu kolei przygotowany do odebrania, najpóźniej w ciągu godziny po przybyciu odbiorey, zarząd kolei zwróci udowodnione koszta zamierzonego w czasie właściwym lecz bezskutecznie, odbioru.

4. Jeżeli towary, które sam odsyłający włożył do wagonu, nie będą wyjęte i zabrane w przeciągu czasu w §. 59, Nr. 2, przepisanego, kolej żelazna ma prawo wyjąć takowe na koszt odbiorey lub posyłającego, atoli bez przyjęcia na siebie jakiegokolwiek gwarancyi i może osobnemi przepisami ustanowić wynagrodzenie konwencyonalne jako składowe lub jako karę za zatrzymanie wagonu.

5. Jeżeli odbiorca nie mógł być zawiadomiony o nadejściu towarów, składowe i kara za zatrzymanie wagonu liczyć się będzie od upływu czasu, osobnemi przepisami wyznaczonego.

6. Bliższe postanowienia co do wysokości i sposobu liczenia składowego konwencyonalnego i kary za zatrzymanie wagonu znajdują się w taryfie przewozu towarów.

Gdyby wielkie nagromadzenie towarów tamowało ruch regularny, kolej żelazna ma prawo podwyższyć składowe i karę za przetrzymanie wagonu i jeżeliby to nie skutkowało, może skrócić czas ładowania i wolnego składu dopóki trwa nagromadzenie towarów, a wszystko to z zachowaniem przepisów §. 57. ustęp 3 i 4 o przedłużeniu terminów dostawienia.

§. 61.

Postępowanie, gdy dostawa dozna przeszkody.

Towary, których odbiorca nie przyjmie lub w czasie właściwym nie odbierze, jakoteż towary, których wydanie jest niemożliwem, tudzież te, które są zaadresowane „dworzec kolei restante“ i zostają na składzie dłużej, niż to, po nadejściu bez zawiadomienia odbiorcy, na zasadzie osobnych przepisów, miejsce mieć może, zostają na składzie na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego, którego też z jak największym pośpiechem zawiadomić o tem należy. Kolej żelazna ma także prawo towary takie, za powzięciem kosztów i wydatków na nich ciężących, oddać na rachunek tego, któremu na tem zależy, domagazynu publicznego lub do znanego sobie z rzetelności spedytora, dla postąpienia z nimi podług rozporządzenia osoby od której pochodzą a którą niezwłocznie zawiadomić należy.

Kolej żelazna ma prawo, towary, których miejsce przeznaczenia nie leży nad koleją żelazną, posłać do miejsca przeznaczenia na koszt i niebezpieczeństwo posyłającego za pośrednictwem spedytora lub inną okazyą, jeżeli względem natychmiastowego dalszego przewozu towarów odsyłający lub odbiorca nie rozporządzą sami. Toż samo rozumie się o towarach przeznaczonych do takiego miejsca, w którym jest stacya kolei żelaznej ale nie urządzona do przewozu towarów.

Przepis powyższy nie idzie w zastosowanie, jeżeli zarząd kolei zamówił przedsiębiorców przewozu wózkami w celu odstawienia towarów do miejsc opodal kolei leżących (porównaj §. 59).

Oddawca towaru, dając takowy na kolej, oświadcza tem samem iż przystaje, że gdyby adresat towarów nie chciał przyjąć lub odebrać, albo tego w czasie właściwym nie uczynił, lub też, gdyby doręczenie było niemożliwem, dalej, jeżeli towary podlegały prędkiemu zepsuciu, albo nareszcie, jeżeliby w razie odmowy ze strony adresata, lub w razie nieznaledzenia adresata, ten, który towar posłał, takowego pomimo doniesienia napowrót nie odebrał: kolej żelazna towary takie bez wszelkiej dalszej formalności, jak można najkorzystniej sprzeda, a mianowicie towary, prędkiemu zepsuciu ulegające, niezwłocznie, wszelkie zaś inne najwcześniej w cztery tygodnie po upływie czasu wolnego składu.

Toż samo nastąpi w przypadku gdyby posyłający nie mógł być odszukany.

Towary nie mające właściciela, jeżeli się znajdują w obrębie miejscowym kolei żelaznej, ulegną podobnie przepisom §. 33.

§. 62.

Odpowiedzialność w ogólności.

Jeżeli kolej żelazna przyjmie towar za listem frachtowym, według którego przewóz ma się odbywać kilkoma kolejami żelaznymi, ze sobą się stykającymi, natenczas odpowiedzialni za cały transport z tytułu przedsiębiorstwa przewozu nie są wszystkie koleje, które towar z listem frachtowym odebrały, lecz tylko pierwsza i ta, która ostatnia odebrała towar z listem frachtowym; kolej pośrednia wtedy tylko może być z tytułu przedsiębiorstwa przewozu do odpo-

wiedzialności pociągnięta, jeżeli będzie udowodnionem, że szkoda, której wynagrodzenia wymagają, na tejże kolei się wydarzyła.

Prawo wzajemnego regresu kolejom żelaznym służące, zostaje nienaruszone.

§. 63.

Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich ludzi.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną za swoich ludzi i za inne osoby, których używa do przewiezienia przyjętych towarów.

§. 64.

Zakres i czas trwania odpowiedzialności.

Kolej żelazna jest odpowiedzialną, nie wchodząc w przepisy szczególne §-u 67-go, za szkodę powstałą przez zaginięcie lub uszkodzenie towaru, od chwili zawarcia umowy frachtowej (§. 49) aż do chwili odstawienia, jeżeli nie udowodni, że zginiecie lub uszkodzenie było skutkiem siły wyższej (*vis major*) albo naturalnych własności towaru, mianowicie wewnętrznego zepsucia, ulotnienia, zwykłego wyciekania itp. lub skutkiem wadliwości opakowania której zewnątrz nie można było poznać.

Przepis ten nie zmniejsza odpowiedzialności kolei żelaznych za zginiecie lub uszkodzenie towaru w czasie od oddania go na kolej aż do ostatecznego listu frachtowego o ile odpowiedzialność taka jest prawnie uzasadniona.

Odstawa do adresata ma takie samo znaczenie jak odstawa do składu cłowego i rewizyjnego po nadejściu towaru do miejsca przeznaczenia, tudzież jak odstawa do magazynu publicznego lub do spedytora zarządzona na mocy niniejszego Porządku.

Towar uważa się za zginiony dopiero w cztery tygodnie po upływie terminu odstawienia. Gdy odbiorca w liście frachtowym wymieniony, jego ludzie, lub te osoby, którym na zasadzie poprzedniego można towar ważnie doręczyć, posyłkę odbiorą, i gdy fracht zostanie zapłacony, ustają wszelkie roszczenia do kolei żelaznej. Atoli z powodu zginiecia lub uszkodzeń, których przy odstawieniu nie można było dostrzedz powierzchownie, można wystąpić z roszczeniami do kolei żelaznej nawet po odebraniu posyłki i zapłaceniu frachtowego, lecz tylko wtedy, gdy o sprawdzeniu zginiecia lub uszkodzenia proszono niezwłocznie po ich odkryciu, i jeżeli z roszczeniem zgłoszono się do kolei żelaznej pisemnie, najpóźniej w ciągu czterech tygodni, tudzież jeżeli będzie udowodnionem, że zginiecie lub uszkodzenie nastąpiło w czasie pomiędzy odebraniem a odstawieniem.

Oprócz tego wszelkie roszczenie z powodu zupełnego zginiecia, uszczuplenia lub uszkodzenia towaru przedawniają się po roku, licząc od dnia w którym odstawienie powinno było nastąpić, a jeżeli towar został odebrany, frachtowe zaś nie było zapłacone, wszelkie pretensye z powodu uszczuplenia lub uszkodzenia towaru gasną po roku, licząc od dnia w którym odstawienie nastąpiło.

We wszystkich przypadkach zginiecia lub uszkodzenia zarządy kolei żelaznych winny nakazać jak najściślejsze poszukiwania, i na żądanie dać uprawnionym dokładne, aktami uzasadnione uwiadomienie o rezultacie poszukiwań.

Mający prawo do wynagrodzenia, odbierając takowe, może żądać, ażeby w przypadku, gdyby towar zginiony później się znalazł, o tem go zawiadomiono. Należy dać mu poświadczenie pisemne że tego żądał.

W przeciągu dni ośmiu po otrzymanem uwiadomieniu, uprawniony, zwracając udzielone mu wynagrodzenie, z którego winien stracić sobie kwotę, jaka się mu należy za uchybienie terminu dostawienia, może żądać, ażeby towar który się znalazł, był dostawiony bez opłaty z miejsca w którym się znalazł do miejsca przeznaczenia, pierwotnie w liście frachtowym wymienionego.

Jeżeli zdarzył się ubytek w towarze lub uszkodzenie, natenczas kolej żelazna w obecności bezstronnych świadków i jeżeli to jest możebnem, w obecności uprawnionego do reklamacyi, sprawdzi stan wagi i znaki zewnętrzne uszkodzenia a według okoliczności oceni szkodę w towarze zrzządzoną przy pomocy znawców.

Jeżeli co do wynagrodzenia, przez kolej żelazną zapłacić się mającego, uprawniony do reklamacyi chce ugodzić się w drodze pozasądowej, winien istotę czynu przyznać i roszczenia swoje podać jeszcze przed odebraniem czyli też przed odzyskaniem towaru.

Jeżeli przy tem nie zadawalnia się orzeczeniem znawców przez kolej powołanych, wolno mu kazać ocenić szkodę znawcom, przez sąd handlowy, lub w braku tegoż, przez miejscowego sędziego, zamianowanym, albo przy sądzie stale istniejącym.

Reklamacyą podać trzeba z dołączeniem dokumentu, wartość towaru, udowodniającego, a jeżeli towar odebrano, z dołączeniem także listu frachtowego, w przepisany terminie przedawnienia, a kolej winna na nią odpowiedzieć i załatwić takową z jak największym pośpiechem.

§. 65.

Ograniczenie odpowiedzialności za towary posyłane nie do stacyi kolei żelaznej.

Jeżeli towar przyjęto do przewozu za listem frachtowym, w którym jako miejsce odstawienia wymienione jest miejsce nie leżące przy stykającej się kolei, natenczas na kolejach żelaznych nie ciąży z tytułu przedsiębiorstwa przewozu odpowiedzialność za cały przewóz, lecz tylko za przewóz do tego miejsca, w którym przewóz koleją żelazną się kończy. Co się tyczy dalszego przewozu wszelkie obowiązki przechodzą na spedytora.

Pod względem wózków przez zarząd kolei utrzymywanych dla przewozu do miejsc opodal położonych (porów. §. 59) odpowiedzialność z tytułu przedsiębiorstwa przewozu ciąży na kolei żelaznej także za przewóz do miejsca przeznaczenia towaru.

§. 66.

Ograniczenie odpowiedzialności, jeżeli jest wymienionych kilka miejsc przeznaczenia.

Jeżeli posyłający nadmieni w liście frachtowym, że towar ma być oddany lub pozostawiony w jednym z miejsc leżących nad koleją żelazną, dla której niniejszy porządek ruchu jest obowiązującym, natenczas, chociażby w liście frachtowym było wymienione jeszcze inne miejsce przeznaczenia, kolej przyjmuje posyłkę dla przewiezienia tylko do tego pierwszego miejsca nad koleją położonego, jest tylko dopóty odpowiedzialną, dopóki do tego miejsca nie odstawi.

§. 67.

Szczególne ograniczenia odpowiedzialności.

1. Co się tyczy towarów, które z powodu właściwych sobie, naturalnych przyniotów, wystawione są na szczególne niebezpieczeństwo, całkowitej lub częściowej straty lub uszkodzenia, mianowicie złamania, zardzewienia, wewnętrznego zepsucia, nadzwyczajnego wyciekania, zapalenia się itp., kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę z tego niebezpieczeństwa powstałą, a w szczególności:

- a) w ogóle: co się tyczy substancyi niebezpiecznych, jako to: kwasu siarkowego, serwaseru i innych żrących, jakoteż co się tyczy przedmiotów łatwo zapalnych;
- b) za złamanie i stłuczenie: jeżeli się posyła przedmioty kruche, jako to sprzęty i żelazo lane łatwo złamaniu ulegające, szkło, dzbanki próżne i napełnione, flaszki i banie szklane, cukier w osobnych głowach itd.;
- c) za zepsucie się płynu i innych ciał przechodzących łatwo w fermentacyą lub zgniliznę lub psujących się od zimna albo gorąca;
- d) za zardzewienie towarów metalowych;
- e) za stratę na wadze: gdy się posyła ryby świeże i solone, ostrygi i owoce południowe.

2. Jeżeli towary posyła się wagonami odkrytymi, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę wynikłą z niebezpieczeństwa, z tym sposobem przewozu połączonego. Towary, które kolej żelazna ma prawo przewozić odkrytymi wagonami, po cenach taryfy niższej, są wymienione w taryfie; a będzie to oznaczało iż posyłający zgadza się na przewiezienie towaru wagonem odkrytym, jeżeli przy oddaniu towaru, nie zanotuje na liście frachtowym iż żąda wyrażnie, ażeby towar był przewieziony wagonem krytym, lub pod przykryciem. Kolej żelazna ma jednak prawo pobierać w takim przypadku dodatek do frachtowego taryfą przepisanego.

Jeżeli na zasadzie szczególnej umowy, towary przesyłane zwykle wagonami krytymi, będą posłane wagonami odkrytymi, niebezpieczeństwo z tym sposobem przewozu połączone, nie rozciąga się na zbyt wielki ubytek w ciężarze lub na zginiecie całych pak.

3. Co się tyczy takich towarów, które, chociaż ich własności wymagają opakowania dla zabezpieczenia od utraty lub uszkodzenia podczas przewozu, na zasadzie deklaracyi posyłającego, na liście frachtowym napisanej, posłane są nieopakowane, lub opakowane niedostatecznie, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę, powstałą z niebezpieczeństwa, jakim grozi brak opakowania lub niedostateczne opakowanie.

4. Co się tyczy towarów, których włożenie do wagonu i wyjęcie, na zasadzie taryfy lub umowy z posyłającym, zawartej, przez tegoż lub przez odbiorcę ma być załatwione, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, jakim zagraża włożenie do wagonu i wyjęcie lub wadliwe ładowanie. Natomiast posyłający a względnie odbiorca są odpowiedzialni kolei żelaznej za wszelkie uszkodzenie wagonów przy wkładaniu do wagonów i wyjmowaniu.

5. Co się tyczy towarów posyłanych z dozorcą, kolej żelazna nie jest odpowiedzialna za szkodę powstałą z niebezpieczeństwa, do odwrócenia którego dozorca jest przeznaczony.

6. We wszystkich przypadkach, powyżej pod 1 do 5 wzmiankowanych, jeżeli szkoda mogła powstać z niebezpieczeństwa, za które kolej nie jest odpowiedzialną, domyślać się trzeba, że istotnie z tego niebezpieczeństwa powstała, dopóki co innego dowiedzionem nie będzie.

7. Uwolnienia, powyżej pod 1 do 5 zastrzeżone, nie mają miejsca, jeżeli będzie udowodnione, że szkoda powstała z winy zarządu kolei lub jej ludzi.

8. Ubytek na wadze nie będzie wynagrodzony, jeżeli na całej przebieżonej przestrzeni ubytek ten wynosił w towarach suchych nie więcej jak jeden od sta, w towarach mokrych, na wzór których postępować także należy z drzewem farbiarskiem pilowanym i mielonym, korami, korzeniami, lukrecją w patykach, tytoniem krajany, tłuszczami, mydlami i olejami stałymi, świeżymi owocami, świeżymi liśćmi tytoniowymi, wełną owczą, skórami, skórkami, skórą wyprawną, owocami suszonymi lub pieczonemi, ścięgniemi zwierzęcemi, rogami i kopytami, kośćmi (całymi i mielonymi), rybami suszonymi, chmielem i świeżymi kitami nie więcej nad 2 od sta wagi w liście frachtowym podanej a względnie sprawdzonej w stacyi podawczej. Jeżeli kilka sztuk jest posłanych za jednym listem frachtowym, procent ten będzie policzony od każdej sztuki osobno, o ile waga lub miara każdej sztuki w liście frachtowym jest podana lub inaczej może być wykazana.

Uwolnienie od odpowiedzialności, powyżej wzmiankowane, nie ma miejsca, jeżeli i o ile będzie udowodnione, że strata, według okoliczności przypadku nie powstała w skutek naturalnych własności towaru, albo jeżeli przyjęta stopa procentowa nie odpowiada tym własnościom lub innym okolicznościom przypadku. Zostawia się jednak zarządom kolei ustanowienie za zezwoleniem władzy nadzorczej dla towarów, które posyłający sam włożył do wagonu a odbierający sam je wyjął, wyższej nad dwa od sta stopy procentowej, do wysokości której wynagrodzenie za ubytek na wadze nie ma mieć miejsca, a to stosownie do własności każdego z osobna artykułu.

Jeżeli cała posyłka zginie, potrącenie straty na wadze w ogóle miejsca mieć nie może.

§. 68.

Wynagrodzenie pieniężne z powodu odpowiedzialności.

Kwota wynagrodzenia, które kolej żelazna ma zapłacić na zasadzie powyższych paragrafów, będzie wymierzona podług zasad następujących:

1. Jeżeli cała posyłka lub jej część zginie, za podstawę do obliczenia szkody służyć będzie zwyczajna wartość handlowa przez poszkodowanego, udowodniona, a w braku takiej zwyczajna wartość, którą towary podobnych własności miałyby w czasie i miejscu, do którego miały być odstawione, po strąceniu celi, frachtowego i kosztów, których w skutek zginięcia nie opłacono.

2. Atoli dla obliczenia wynagrodzenia, zwyczajna wartość handlowa, a względnie zwyczajna wartość nie będzie liczona wyżej nad 30 złotych srebrem od 50 kilogramów brutto, jeżeli na liście frachtowym i w miejscu do tego wyznaczonem wyższa wartość wyraźnie literami nie była deklarowana.

3. W przypadku wyższej deklaracji, suma deklarowana stanowi stopę maksymalną wynagrodzenia dać się mającego. W przypadku tym oddawca winien zapłacić oprócz frachtowego, taryfą przepisanego, dodatek, nie mogący wynosić z zaokrągleniem na cele centy więcej niż $\frac{1}{10}$ od tysiąca całej deklarowanej sumy

za każde zaczęte 150 kilometrów, które towar ma przebiec na jednej kolei, a względnie w jednym związku kolejowym, ani też mniej niż 5 centów.

4. W razie uszkodzenia towarów, wynagrodzenie za zmniejszenie wartości, w skutek uszkodzenia powstałe, wymierzane będzie w stosunku do wartości na zasadzie przepisu ad 1, obliczyć się mającej, podług stopy maksymalnej ad 2 i 3 wzmiankowanej.

Jeżeliby ze strony zarządu kolei lub jej służby dopuszczono się złośliwości, nie można przytem obstawiać że za szkodę należy się wynagrodzenie przepisami określone lub deklarowanej wartości towaru odpowiadające.

§. 69.

Odpowiedzialność za uchybienie terminu dostawy.

Za szkodę zrzadzoną uchybieniem terminu dostawy (§. 57) kolej żelazna jest odpowiedzialną, o ile nie zdoła udowodnić, że nie mogła przeszkodzić spóźnieniu pomimo należytych starań, do jakich porządne przedsiębiorstwo przewozu jest obowiązane.

Przyjęcie towaru przez odbiorcę w liście frachtowym wymienionego lub jego ludzi, jakoteż zapłacenie frachtowego, umarza wszelkie roszczenia z opóźnionej dostawy wynikające, jeżeli odbiorca nie zgłosi się z takowemi w przeciągu ośmiu dni po dostawieniu a względnie po zaplaceniu frachtowego. Jeżeli towaru nie przyjęto, lub frachtowego nie zapłacono, roszczenia przedawniają się po roku. Termin ten liczy się od upływu dnia w którym posyłkę dostawiono, a jeżeli jej wcale nie dostawiono, od upływu terminu dostawienia.

§. 70.

Wynagrodzenie pieniężne za uchybienie terminu dostawienia.

Bez żądania dowodu, że spóźnienie dostawy zrzadziło szkodę, kolej żelazna płaci następujące wynagrodzenia za uchybienie terminu dostawy:

- a) od towarów frachtowych: jeżeli spóźnienie wynosi więcej niż 1 dzień, do 3 dni $\frac{1}{4}$, do 8 dni $\frac{1}{3}$, a jeżeli spóźnienie wynosiło więcej niż 8 dni, połowę frachtowego;
- b) od posyłek pospiesznych; jeżeli spóźnienie wynosi więcej niż 12 godzin, do 24 godzin $\frac{1}{4}$, do 3 dni $\frac{1}{3}$, a jeżeli wynosi więcej niż 3 dni, połowę frachtowego.

Jeżeli ten, który ma prawo otrzymać wynagrodzenie, żąda większej sumy, powinien zarządowi kolei na żądanie udowodnić, jaką szkodę poniósł rzeczywiście w skutek dostawy.

Natenczas kolej zapłaci wynagrodzenie podług wielkości udowodnionej szkody, a mianowicie

1. jeżeli deklarowano wysokość stopnia w jakim oddawcy zależy na dostawieniu, natenczas ta deklarowana suma,

2. jeżeli zaś nie było takiej deklaracji:

- a) w razie spóźnienia nie więcej niż o 24 godzin, połowa frachtowego
- b) w razie spóźnienia więcej niż o 24 godzin, cały fracht, stanowi największą kwotę wynagrodzenia, jeżeli uchybienie terminu dostawy nie nastąpiło w skutek złośliwości ze strony kolei lub jej służby.

Ażeby deklaracya stopnia, w jakim oddawcy zależy na wczesnem dostawieniu posyłki, była ważna, powinna być napisana na liście frachtowym, tam gdzie adres, w miejscu na to przeznaczonem i literami.

W przypadku tym będzie jednak pobierany dodatek do frachtu, który od każdych 5 złotych deklarowanej sumy (zaczęte 5 złotych, liczy się za całe) za pierwsze 150 kilometrów które towar ma przebiec w obrębie jednej kolei lub jednego związku kolejowego $\frac{1}{2}$ centa
za następne 225 kilometrów $\frac{1}{4}$ „
za każde następne 375 kilometrów $\frac{1}{4}$ „
przenosić nie może. Zaczęte 150, względnie 225 i 375 kilometrów będą liczone za całe.

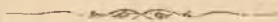
Ułamki będą zaokrąglone na całe centy. Najmniejszy dodatek do frachtowego wynosi 5 centów.

IV.

Postanowienie końcowe.

Każdy zarząd kolei będzie miał na pogotowiu zapas egzemplarzy Porządku ruchu dla publiczności i będzie je odstępował po cenie kosztów wydania.

Zmiany Porządku będą ogłaszane ważnie nietylko w Dzienniku ustaw państwa lecz i zarządy kolei mogą to czynić w gazetach krajowych.



Dodatek A.

Oświadczenie *).

Ekspedycya towarów kolei żelaznej.....

w.....

na żądanie.....

odebrała od..... dla powiezienia koleją żelazną do.....

towary w liście frachtowym z dnia dzisiejszego w następujący sposób wyszczególnione a mianowicie:

..... uznaje..... przytem wyraźnie,
że towary te są oddane bez opakowania..... opakowane
niedostatecznie, mianowicie.....

i że to w liście frachtowym z.....

..... jest przyznane.

..... dnia.....^{go}..... 18.....

*) Jeżeli przesyłka składa się z więcej pak, daje się powyższe oświadczenie tylko co do tych przedmiotów, które są nieopakowane lub opakowane niedostatecznie.

Franko		Nota		Odebrać	
				jednostkę stopy frankow- wej od 100 Kilo- gramów	
	Powziątek		zt.	cent.	Mark
	Prowizja				ten.
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
	Dodatek do frachtu				
	Frachtowe do				
</					

Stempel stacyi odbiorczej.

Właściciel } wagonu _____
Nr. _____
Nr. karty frachtowej _____

107.

Pam.

11

Stacya kolei żelaznej

In 2002,

Ogólna suma wartości deklarowanej (§. 68 Nr. 2 i 3, Porz. ruchu wynosi:

obacz przed-
ostatnią ru-
brykę pierw-
szego strony.

Powziątek wynosi w szczególności

Квота

Ogółem wynosi powziątek

Stempel kolei:

Suma reprezentująca stopień w jakim zależy na wczesnem dostawieniu (§ 70):

Spis rzeczy.

I.

Przepisy powszechne.

1. Obowiązki osób do służby należących.
2. Prawa służby kolejowej.
3. Rozsądzanie sporów.
4. Zanoszenie skarg.
5. Wstęp do dworców i na kolej.
6. Ograniczenie obowiązku przewozu. Pieniądze.

II.

Przewóz podróżnych, ich rzeczy, tudzież zwłok, pojazdów i zwierząt żywych.

a) Przewóz podróżnych.

7. Porządek podróży. Podróże osobne. Czas odjazdu.
8. Ceny przewozu.
9. Sprzedaż biletów. Odbiór kupionych biletów.
10. Bilety podróżne i ważność tychże. Ceny niższe dla dzieci.
11. Wymiana kupionych biletów.
12. Wyznaczenie miejsc.
13. Wzbronienie przewozu osobom, których obecność sprawia drugim przykrość.
14. Sale do czekania, ekspedycja biletów i pakunków, kontrola biletów.
15. Wsiadanie do wagonów.
16. Spóźnienie się na kolej.
17. Postępowanie na stacyach pośrednich. Otwieranie i zamykanie drzwi od wagonów.
18. Niezwykłe zatrzymanie się pociągu podczas jazdy.
19. O zachowaniu się podczas jazdy przy wsiadaniu i wysiadaniu.
20. O uszkodzeniu wagonów.
21. Spóźnienie się pociągów. Jazda przerywana.
22. Branie ze sobą psów itp. Palenie tytoniu. Branie ze sobą przedmiotów zapalnych.
23. Wzbronienie jazdy osobom pijanym i stawiającym opór.

b) Przewóz pakunków podróżnych.

24. Definicja pakunku podróżnego.
25. Sposób zapakowania, usunięcie dawnych znaków pocztowych i kolejowych.
26. Oddawanie pakunku na kolej.
27. Opakunku ręcznym.
28. Rewers na pakunek i wydanie pakunku.
29. Odpowiedzialność kolei żelaznych za pakunek podróżny.
30. Pakunki zaginione.
31. Odpowiedzialność kolei za uchybienie terminu dostawienia pakunku.
32. Posługacze.
33. O przedmiotach zostawionych.

c) Przewóz zwłok.

- §. 34. Warunki przewozu.

d) Przewóz karet i innych pojazdów.

- §. 35. Odbiór i przewóz. Czas oddania na kolej.
- §. 36. Wydanie.

- §. 37. Zostawienie pakunku podróżnego itd. w ekwipażu.
- §. 38. Odpowiedzialność kolei żelaznej za pojazdy.
- §. 39. Czas dostawienia.

e) Przewóz żywych zwierząt.

- §. 40. O przyjmowaniu. O ładowaniu i wyładowaniu. O nieprzyjmowaniu zwierząt chorych i dzikich.
- §. 41. O przewozie psów.
- §. 42. Przewóz koni.
- §. 43. Przewóz innych zwierząt.
- §. 44. Odpowiedzialność kolei żelaznej za zwierzęta.
- §. 45. Czas dostawienia.

III.

Przewóz towarów.

- §. 46. Przejście z kolei na kolej.
- §. 47. Przyjmowanie towarów.
- §. 48. Przedmioty których przewóz jest wzbroniony lub tylko warunkowo dozwolony.
- §. 49. Zawarcie umowy frachtowej.
- §. 50. Listy frachtowe.
- §. 51. Przepisy cłowe i podatkowe.
- §. 52. Obliczanie frachtowego.
- §. 53. O zapłacie frachtowego.
- §. 54. Powziętek i prowizya.
- §. 55. O przyjmowaniu towarów.
- §. 56. Oddawanie towarów i przewóz.
- §. 57. Czas dostawienia. Obliczanie tegoż.
- §. 58. Chwilowa przeszkoda w przewozie.
- §. 59. Zawiadomienie o nadejściu i wydanie towaru.
- §. 60. Składowe i kara konwencyonalna.
- §. 61. Postępowanie, gdy dostawa dozna przeszkody.
- §. 62. Odpowiedzialność w ogólności.
- §. 63. Odpowiedzialność kolei żelaznej za swoich ludzi.
- §. 64. Zakres i czas trwania odpowiedzialności.
- §. 65. Ograniczenie odpowiedzialności za towary posyłane nie do stacyi kolei żelaznej.
- §. 66. Ograniczenie odpowiedzialności jeżeli jest wymienionych kilka miejsc przeznaczenia.
- §. 67. Szczególne ograniczenie odpowiedzialności.
- §. 68. Wynagrodzenie pieniężne z powodu odpowiedzialności.
- §. 69. Odpowiedzialność za uchybienie terminu dostawienia.
- §. 70. Wynagrodzenie pieniężne za uchybienie terminu dostawienia.

IV.

Postanowienia końcowe.

Dodatek A, B, C.

